

HYRYSY

– MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

60

No 4 / 2025





SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta	3
Toimittajalta	4
Ensi kesänä Mustalahteen	4
Keskusliiton kuulumisia	5
"Olinhan siellä minäkin"	6
Syyskokous 2025	8
Puurojuhla	9
Rane muistelee, osa 87	14
Merkkinurkka	20
Punainen unelma	22
Kulttuuriperinnön pelastus	23
Kokemuksia autoilusta 1970-luvulla	24
Täysipainoista tietoa	27
Auton kehitys luentosarja	29
Rallin ilta	30
Uustuotanto — osia lähituotantona	32
Museoviraston avustukset	36
Hallituksen jäsenet, Petri Kata	38
Tammobin tapahtumat 2026	42
Hyrysysyn kauppapaikka	43

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry
 Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen
 Lehden osoite: martti.piltz@gmail.com
 Ulkoasu: Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com
 Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere
 Painosmäärä: 750 kpl
 ISSN 0789-094X (painettu) ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)



Hyrysysy on Tampereen Seudun Mobilistit ry:n jäsenjulkaisu, jonka tarkoituksena on painotuotteen muodossa tallentaa ajoneuvojen historiaa sekä kerhon toimintaa. Julkaisu toteuttaa seuran ulkoista viestintää kotisivujen ja facebookin ohella ja on yksi kerhon sisäisen tiedottamisen kanavista. Julkaisu postitetaan seuran henkilö- ja kannatusjäsenille sekä yhteistyökumppaneille.

Vuoden 2026 HYRYSYSYT ilmestyvät:

1/2026	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2026
2/2026	kesäkuun 3.	aineistopäivä 24.04.2026
3/2026	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2026
4/2026	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2026

ILMOITUKSET

Ilmoitusten mediatiedot: www.tammob.com/hyrysysy/mediakortti.2021.pdf

ARTIKKELIT

Lehden toimituksellista sisältöä tuotetaan talkoohengessä. Toimituskunta ottaa mielellään vastaan teksti- ja kuva-aineistoa julkaistavaksi sekä vinkkejä sisällön kehittämiseksi.

HYRYSYSY 4/2025 TOIMITUS: Martti Piltz, Leila Suutarinen, Hannu Aalto, Asko Nieminen, Petri Kata, Ari-Pekka Lällä, Tuukka Perkola, Susanna Lällä

Kannen kuva:

Mercedes W209 CLK 200 Kompressor Avantgarde Coupe 2d vm. 2005 eli Petrin "youngtimer" Kuva: Petri Kata

Puheenjohtajan tervehdys

Kun tätä kirjoitan, syyskokous on aivan ovella, ja on aika pysähtyä hetkeksi katsomaan taaksepäin. Vuosi on ollut monelle työntäyteinen – erityisesti Fiva World Event -tapahtuman järjestelyt ovat tuoneet mukanaan runsaasti kokouksia ja hoidettavia asioita.

★ ★ ★

Vuoden aikana kaikkea ei ole voinut tehdä täydellisesti, mutta onnistumisiakin on mahtunut mukaan, ja niistä kuuluu kiitos koko tiimille. Yhteistyö ja jäsenten panos ovat olleet korvaamattomia kaikessa tekemisessämme.

Merkittävimpiä saavutuksia ovat olleet Fiva-tapahtuman valmistelut: yhteistyön vahvistaminen tukijoiden ja yhteistyökumppaneiden kanssa, tapahtuman verkkosivujen, sääntöjen, ohjelmien ja aikataulujen luominen sekä reittien suunnittelu ja kuvaaminen. Tällä hetkellä näyttää siltä, että tapahtuma onnistuu myös taloudellisesti – ilmoittautuneita autokuntia on jo yli 60, ja panostus- sekä tukirahoituksia on sovittu.

★ ★ ★

Vaikka paljon on tehty, työ ei ole vielä ohi. Talkooväkeä tarvitaan edelleen runsaasti. On ilahduttavaa, että vapaaehtoisia on jo ilmoittautunut omasta kerhosta ja lähiseudun muista kerhoista. Kiitos siitä!

Fiva-tapahtuman suunnittelun lisäksi olemme pitäneet yllä normaalia toimintaa ja tuoneet siihen myös uutta, kuten esimerkiksi suosittuja luentoja. Olemme kokeilleet digilehteä ja ottaneet siitä opit. Aloitimme myös viestin-



nän kehittämisen sekä strategiatyön, joka valmistuneen uuden hallituskauden alkua.

Haluan kiittää kaikkia aktiiveja ja jäseniä kuluneesta vuodesta – toiminnasta, neuvoista, osallistumisesta ja tuesta. Myös palautteen ja huolien esittäminen on arvokasta ja auttaa meitä kehittymään.

Leppoisaa talven jatkoa toivottaen,

Petri

Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat
ProMart

Mesi M Autooy

 **KIRPPUTORI**
Oskarin Olohuone

O. MÄNTYLÄ OY
LINJA-AUTOLIIKENNE


KANGASALA

VEHONIEMEN
AUTOMUSEO

Rannikon
Aarre


Presco
House of Quality

 **TAMMER**
Lattiat

On kiva menestystä

Viime Hyrsyn toimittajan palsalla kirjoitin hyvästä onnesta (tsägästä) ja kansalaisvaikutamisesta. Kun osallistuin SAHK:n järjestämään tiedotustilaisuuteen Eduskuntatalon Pikkuparlamentissa (siitä on pieni jutun poikanen sisäsivuil-la), vastaus oli selvä. Jokainen valtionhallinnon edustaja kertoi tilaisuudessa meille, että he eivät olisi huomanneet koko asiaa, siis sitä, että EVL-asetus ("romuajoneuvoasetus") voi estää tai vaikeuttaa monenlaista auto- ja moottoriajoneuvoharrastusta. Ainahan voi sanoa, ettei "lakeja ja asetuksia tarvitse noudattaa"; ajetaan sitä ylinopeutta ja katsastamattomalla ajoneuvolla.

Toisaalta lait parhaimmillaan kirjaavat meidän eurooppalaisten ihmisten hyvät käytännöt normeiksi, jotka ohjaavat meidän ja muiden toimintaa tulevaisuudessa. Käsitteäkseni on erittäin hyvä käytäntö, että autonromut muun metallijätteen seassa korjataan kierrätykseen. Täytyy

vain erottaa metallijätteestä ne ikääntyneet autot ja auton osat, jotka haluamme säilyttää osana kulttuuriperintöämme tuleville sukupolville. Ilman että laki tai asetus tämän sallii, toiminta on lainsuojatonta.

Näin yksinkertaista on maailman meno, vaikkei aina näytä siltä. Samalla voi kysyä olisiko SAHK ennen Antti Poussan ja Leila Suutarisen puheenjohtajakausia voinut pystyä samaan, mihin SAHK on nyt pystynyt. Kokemus sanoo: Yritetty on, mutta aina epäonnistuttu. "Museoajoneuvopykälän" uitaminen Suomen ajoneuvolakiin oli toki tärkeää, mutta sen teki todellisuudessa valtion virkamies ja SA-HK oli kuulutuna lausunnonantajana. Tämä tulkinta on kirjattu SA-HK:n juhlaKirjoihin ja siltä se näyttää asiakirjoja tutkimallakin.

Nyt on onnistuttu kokoaan 220 000 jäsenen ajoneuvoharrastaja joukko jatkamaan EU-asetuksen soveltamista Suomeen. Lauman koossapitä-



minen on vielä paljon suurempi haaste, kun joudutaan miettimään, miten erilaiset harrastemoottoriajoneuvot voidaan erottaa romuista. Ruotsissahan yritettiin muutama vuosi sitten kieltää harrastejenkkien tuonti laittomana jätteen maahan-tuontina. Onneksi se sentään lässähti paikallisten autoharrastajien järjestäytyneeseen vastustukseen, johon he saivat jonkun ministerin mukaan. Mutta on hyvä pitää mielessä Suomessakin jätettä, romua ja romun rajan yli kuljettamista jo pitkään koskeneet säädökset.

Kansalaisyhteiskunta, jonka talous on aivan pohjamudissa, ei taatusti ota lisätyötä ja -kustannuksia valtionhallintoon

edes 220 000 järjestäytyneen henkilön harrastuksen vuoksi. Tulevaisuudessa paljon asioita siirtyy meidän kansalaisten omaan hoitoon, niin kuin esimerkiksi järjestyksen valvonta on jo tehnyt. Saamme maksaa siitä, että saamme itse hoitaa tapahtumien järjestyksenvalvonnan. Näin varmasti järjestyy harrasteajoneuvon määrittäminen, tunnistaminen ja valvominenkin ja tietysti myös erimielisyystilanteiden ratkaiseminen. On siinä haastetta sekä kerholle että keskusliitolle.

Yst. mpz

Ensi kesänä Mustaanlahteen

Viime kesä meni vähän hankalasti Mustassalahdessa. Sataman korjaustyöt, rannan maisemoittaminen, kevyen liikenteen väylien rakentaminen ja sillan rakentaminen toteutuivat suunnitelmien mukaisesti. Parkkiruudut on satamasta poistettu. Syksyllä sitten julkistettiin tieto, jonka tavallinen tallaaja mukaan luettuna mobilistit oli jo alusta pitäen tajunnut, että uusi silta on aivan turha. Parhaimmillaankaan se ei olisi ratkaissut Särkänniemen liikennepulmia, mutta vääjäämättä se pilaa vanhan satama-alueen maiseman ja haittaa laivaliikennettä.

Silta valmistuu ajallaan. Saa

nähdä, mitä suunnitelman muista rakenteista toteutetaan. Ainakin uusi tapahtumakenttä tulee entiselle katualueelle ja entiselle parkkikentälle. Olemme olleen yhteydessä satamaviranomaiseen, joka on vakuuttanut, että mobilistit ja mopomiehet ovat yhtä tervetulleita satamaan, kuten ennenkin. Hän kutsui edustajamme keskusteluun ja katselmukseen, miten Mustalahti toimii ensi kesänä. Varmaankin tiedot saadaan ensi vuoden ensimmäiseen Hyrsyyn. Ja syksyn Näsijärvi-ajo ilman muuta lähtee Mustassalahdesta, niin kuin lähti ensimmäiseen ajoon vuonna 2002.

Teksti ja kuva mpz





Tämä Mersun holkki on yhä tienposkessa. Ilmeisesti tämä voidaan tulkita taideteokseksi, koska vastuullinen harrastaja ei säilytä varaosa-aihiota näin.

Jatkoajalla

Minulla on kohta kaksi vuotta takana SAHK ry:n puheenjohtajana. Alkuperäinen suunnitelma oli, että olen kaksi vuotta ja annan tilaa seuraajalle. Valitettavasti toistaiseksi seuraajaa ei ole ilmestynyt. Ymmärrän senkin, koska olen tullut huomaamaan, että SAHK ry:n puheenjohtajuus on päätoimista harrastamista.

SAHK ry:n syyskokous valitsi minut jatkamaan puheenjohtajana. Aika monta minun ja varapuheenjohtaja Antti Pousan liikkeelle laittamaa asiaa on kesken, mutta yritämme viedä niitä kaikkia eteenpäin ja kaikkia niitäkin, joita emme edes vielä tiedä!

Ajoneuvojen kiertotalous asetuksen valmistelu ja siihen vaikuttaminen ovat madaltaneet harrasteajoneuvo kentän raja-aitoja. Ennen tapahtumissa tervehdittiin ja keskusteltiin small talkia, nyt istutaan saman pöydän ääressä keskustellen yhteisistä uhkakuvista ja vaihtumismahdollisuuksista.

Edunvalvontatyö jatkuu

Tänäkin vuonna edunvalvonta on ollut toimintamme keskiössä.

EU:n Tanskan puheenjohtajuuskauden aikana eli vielä tämän vuoden aikana toivottavasti saadaan kiertotaloutta ja harrastustoimintaamme koskevat säädökset pakettiin ja eteenpäin eli kansalliselle tasolle.

Edunvalvontatyö on siis edelleen kesken. Toivon, että yhteisymmärryksessä eri ajoneuvoharrastaja järjestöjen kesken saamme kaikkia osapuolia, myös viranomaisia, tyydyttäviä määritelmiä aikaiseksi. Vakaasti olen miettinyt ja myös herätellyt keskustelua siitä, että tulisiko museoajoneuvo muuttaa joksikin modernimmaksi nimeksi. Myös museoajoneuvotarkastus toiminnan kehittäminen on enemmän kuin ajankohtainen asia. Siis töitä tiedossa, niin hallitukselle, puheenjohtajalle kuin myös muille eri alojen asiantuntijoille, joita harrastekentästä onneksi löytyy.

Harrastuksemme voi hyvin

Vaikka tänä vuonna onkin ollut huoli harrasteajoneuvojen käytön, kunnostamisen ynnä

muiden seikkojen osalta, niin siitä huolimatta tai juuri sen takia, jäsenjärjestöjemme jäsenmäärät ovat kaikissa näissä olleet nousussa. Niin sanotuissa ”vanhoissa” 1960-luvulla perustetuissa yhdistyksissä luonnollinen vuotuinen jäsenpoistuma iän ja kuoleman takia on pysytty reilusti täyttämään uusilla jäsenillä.

SAHK ry on alkanut enenevässä määrin ottaa vastuulleen ajoneuvoharrastajien edunvalvontaa, ja siten esimerkiksi edunvalvontajäsenedyys on tullut muun muassa merkkikerhoille ajankohtaiseksi. Pikkuparlamentissa 15.10. järjestämämme tilaisuus sai paljon myönteistä julkisuutta. Martti kirjoittaa siitä tässä lehdessä.

Retkeilyajot järjestetään ensi vuonnakin. Ilokseni voin kertoa, että Turun Seudun Mobilistit ovat ottaneet viime metreillä kopin ja päättivät järjestää ajot, joihin oli tuolloin 222 päivää aikaa – nyt jo vähemmän. Ajot ovat hieman poikkeuksellisella paikalla juhannuksen jälkeisenä viikonloppuna, koska majoitus- ja iltajuhlatilat olivat Turussa jo myytyjä ja siksi ajon

kilpailukeskus tuleekin olevaan Naantalin kylpylässä.

Tamperelaisten Pirkanmaalla 27.–30.7. järjestettävään FIVA World Event 2026 (fivaworldevent2026.com) -tapahtumaan on vielä mahdollista ottaa mukaan noin 30 ajoneuvoa. Nyt kannattaa olla nopea, jos haluaa varmistaa osallistumisensa tässä 60 vuotta täyttävän FIVAN kansainvälisessä tapahtumassa. Se on ensi vuonna Suomessa, mutta tuskin uudelleen ihan lähivuosina.

Vurossakin on ensi vuonna juhluvuos. Klubi Unicilla tulee 60 vuotta täyteen. Muistoja herättävä Rakvere-Tallinna ajo ajetaan 15.8. Minä olen jo alustavasti ilmoittautunut. Alkuvuodesta saamme tapahtumasta lisätietoja.

Hyvää joulun odotusta

Leila Suutarinen
SAHK ry puheenjohtaja
leila@automuseo.com

"Olinhan siellä minäkin"

SAHK kutsui marraskuun puolivälissä eduskuntatalon Pikkuparlamenttiin tiedotustilaisuuden, johon osallistuivat liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne, europarlamentaarikko Katri Kulmuni, liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Jouni Ovaska ja Traficomin autoilijan palvelut-toimialan ylijohtaja Kimmo Pylväs. Sali oli täynnä kuulijoita ja tilaisuus oli todella hienosti järjestetty. Läsä olleena yrittän selvittää, mistä oli puhe ja mitä poliitikot ja virkamiehet ilmaisivat.

SAHK:in puheenjohtaja Leila Suutarinen avasi tilaisuuden. Hänen viestinsä oli, että SAHK:n jäsenjärjestöt ja edunvalvontayhteistyöhön liittyneet yhteisöt edustavat 220 000 jäsentä ja sidosryhmiin tämä tarkoittaa yli miljoonaa suomalaista. Yhteisellä asialla ovat muiden muassa FHRA, AKK, SMOTO, Auto-liitto ja lukuisat merkkikerhot. Ei tämmöistä ennen ole nähty Suomessa! Pystyisikö joku kuvittelemaan, että SAHK olisi vain muutama vuosi takaperin pystynyt mihinkään vastaavaan?

Hän kertoi ajoneuvoharrastajien huolen tulevasta kiertotalousasetuksesta (EVL) ja sen uhkasta harrastuksen jatkuvuudelle. Aikaisemmin puhuttiin EU:n kiertotalousdirektiivistä. Ero on siinä, että EU-direktiivi on velvoitus muuttaa maan omaa lainsäädäntöä direktiivin suuntaiseksi, EU:n asetus tulee voimaan ylikansallisesti. Eli siis todellisesta uhkasta on kysymys, mutta on tietysti selvää, että esimerkiksi omistusoikeus periaatteena on järkkymätön. Toisaalta jäte on hylättyä ainetta, jolla usein ei ole omistajaa. Jätteen maahantuonti on tiukasti säänneltyä.

Tarkemmin ajatellen EU:ssa ei ole yhtä "kiertotalousdirektiiviä", vaan kokonaisuus nimellä EU:n kiertotalouspaketti (Circular Economy Action Plan). Euroopan komissio julkaisi 2.12.2015 ensimmäisen kiertotalouspaketin, johon kuului

kiertotalouden toimintasuunnitelma sekä ehdotukset jätteen direktiivien muuttamisesta. Lisäksi se sisälsi tarkempia tavoitteita useille jättemateriaaleille: muovit, elintarvikkejätteet, kriittiset raaka-aineet, rakennus- ja purkujätteet, biomassa ja biopohjaiset tuotteet. Sen jälkeen paketti päivitettiin vuosina 2018 ja 2022.

Jo ennen kuin kiertotaloudesta puhuttiin, jätteen määrää pyrittiin vähentämään. Vuonna 2008 tuli voimaan Suomessa kiertotalouden edistämistä aikaisemmasta pelkän haitan ja vaaran ehkäisystä. Suomen uusin jätelaki on vuodelta 2021. Jätteen kierrättäminen uudestaan tuotantoon on kaikkien etu ja selvää on, että kiertotalouden ja sitä ohjaavien normien kehittäminen jatkuu. Melkein vitsinä voi sanoa, että kun Tampereen mobilistit aloittivat Suomessa RR-rompetorinsa, se oli kierrätystä ennen kuin kierrätys oli keksitty!

Leila hoiti hommansa reippaasti, vähän huumorillakin ja toisti usein käyttämänsä sanontaa, että hän toivoo lapsen lapsensa saavan jatkaa isoisänsä ja isoisän isänsä aloittamaa harrastusta. "Autot on tehty ajettaviksi".

Ministeri, joka arvostaa moottoriliikenteen kulttuuriperinnettä

Ministeri Lulu Ranne tähden si, että alan harrastusmahdollisuuksien ja siihen liittyvän liiketoiminnan turvaaminen pitää varmistaa sekä kansallisten vaikutusmahdollisuuksien että lainsäädännön avulla. Vaikka asetus sinänsä on yhteiseksi hyväksi, sen tulee mahdollistaa harrastuksen jatkuminen. Hän lupasi tehdä Euroopan Neuvostossa parhaansa, että asetus etenee EU-komission esittämässä muodossa. Tämähän tarkoittaa juuri sitä, mihin SAHK:n koama koaliitio pyrkii.

Ministeri avasi näkökulman, että EU-asetuksen sisällöstä



Leila Suutarinen



Lulu Ranne

riippumatta asia koskee Suomen viranomaisia. Tiukan markan Suomessa ei byrokratiaa voi lisätä vaan pikemminkin sitä pitää vähentää. Se taas tarkoittaa, että Traficomin kanssa pitää löytää vaihtoehtoja, jossa harrastajat itse hoitavat ja hallinnoivat asioitaan. Ranne painotti sitä, että asetus on nyt hyvässä mallissa menossa, kiitos SAHK:n kansalaisvaikuttamisen, mutta sitä ei ole vielä päätetty EU:ssa. Kun päätös tulee, sen jälkeen kestää monta vuotta, ennenkuin se on saatu käytäntöön Suomessa. Kaikkiaan hänen puheenvuoronsa oli iloinen, positiivinen ja hyvin kannustava.

Jokkis-harrastaja Euroopasta ja Pohjanmaalta

Europarlamentaarikko Katja Kulmuni osallistui etäyhteydellä tilaisuuteen. Hän on osallistunut voimakkaasti EU-komission luonnoksen muokkaamiseen harrasteautoille myönteiseksi. Hän korosti demokratian merkitystä, kuinka ajoneuvoharrastajien aktiivisuuden ansiosta tärkeät asiat oli nostettu esiin ja osattu avata päättäjille. Hänen tulokulmansa on "roskapönttö"- eli jokkisautoissa ja niiden kilpailutoiminnassa. Kulmuni korosti yksityisen omaisuuden

suojan ja pohjoismaisen yhteistyön merkitystä. Hän totesi, että Tanska puheenjohtajanaan haluaa asetuksen valmistuvan tämän vuoden aikana.

Tampereen mies

Liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja, kansanedustaja Jouni Ovaska kiitteli myös, kuinka aktiivinen vaikuttaminen avasi päättäjille harrasteajoneuvojen merkittävän työllistävän ja taloudellisen vaikutuksen. Hän totesi myös hallituksen esityksen ja liikenne- ja viestintävaliokunnan kannanoton tukevan harrastajien pyrkimyksiä ja Suomen virallisessa kannanotossa korostetaan harrastusmahdollisuuksien turvaamista esimerkiksi varaosien saatavuuden varmistamiseksi.

Käytännön yhteistyötaho

Traficomin Kimmo Pylväs toi esiin viraston lakiin perustuvan roolin liikenneturvallisuuden kehittäjänä. Sen resurssit on suunnattu tähän tehtävään eli liikenteen peruskalustoon ja -käyttöihin. Pylväs totesi, että heille olisi parasta, että harrastuskenttä loisi omat puitteet harrasteajoneuvojen tarkastustoiminnalle yhteisönä tai kaupallisesti. Ainakin tavarantarkastajat ovat ilmaisseet mielenkiintonsa tehtävään ja varmasti muitakin kiinnostuneita löytyy. Tästä voi löytyä tulevaisuudessa monia haasteita. Mutta se on selvää, että Traficomia harrastajien on pakko lähestyä järkeväillä ja yksimielisellä esityksellä. Tämän kertoi



Jouni Ovaska



Janne Ollenberg

meille mobilisteille Traficomin tarkastaja, joka osallistui "Kädet taskuun"-konservointikoulutukseen 2010-luvun taitteessa, ettei silloisella Trafilla ole eikä voi olla resursseja viilailla marginaaliryhmien sääntöjä ja sovitella heidän mahdollisia erimielisyyksiään. Pylväs totesi useampaan kertaan, että toistaiseksi on nähty vain komission ja parlamentin esitykset ja lopullinen asetus valmistuu vasta myöhemmin. Toteutustavat ja vaikuttavuus ovat avoinna ja vie varmasti vuosia, ennen kuin asetus lopullisesti astuu voimaan.

Sahk:in yhteenveto

Janne Ollenberg (Tampereen Seudun Mobilistit) teki lopuksi yhteenvetona päivästä ja kertasi ajoneuvoharrastajien matkan romuautodirektiivin ensi hetkistä vuodesta 2019 tämän päivän kiertotalousasetukseen ja asian

merkityksestä ajoneuvoharrastajille sekä koko yhteiskunnalle. Ala työllistää Suomessa yli 5000 henkilöä suoraan tai välillisesti ja tuottaa yli 500 miljoonan euron liikevaihdon.

Tämä oli selvästi uutta tietoa päättäjille alan merkityksestä. Ajoneuvoharrastaminen ei ole pelkästään piilottelua lähimetsissä ja romuautojen kanssa räpläämistä vaan sillä on myös taloudellista ja kulttuurista arvoa.

Ollenberg toivoi ajoneuvoharrastajien pystyvän yhdessä löytämään kaikkia ryhmittymiä palvelevat ratkaisut ja säilyttämään aktiivisen vuoropuhelun harrastajien ja päättäjien välillä, jotta kansallinen lainsäädäntö ja käytännöt saadaan mahdollisimman hyvin palvelemaan suomalaisia ajoneuvoharrastajia myös tulevaisuudessa.

Yhteensä

Kaikki puheenvuorot olivat hyvin linjassa: Mikäli SAHK ei olisi lähtenyt käyttämään kansalaisoikeuksia, asetusluonnos olisi mennyt eteenpäin ilman, että kukaan olisi huomannut harrasteautojen huolia. Vaikka ollaan voiton puolella ja asetus on menossa eteenpäin nykyisen luonnoksen mukaisena, se ei takaa sitä, että asetus tulee voimaan lainkaan tai lähikuukausina. Toisaalta ei ole näkymää siihen, että tätä asetusluonnosta lähdettäisiin merkittävästi enää muokkaamaan. Mikäli asetuksesta ei päätetä tämän vuoden aikana, on kaikille arvoitus, miten seuraava puheenjohtajamaa (Kypros ja sen

jälkeen Irlanti) asiaan suhtautuu. Niin kauan jatketaan nykyisten määräysten mukaisesti, kunnes uusi asetus päätetään. Ja sitten kotimaan käytännön järjestelyt syntyvät ja toimivat tasan niin hyvin kuin nykyinen harrastajaryhmä pysyy koossa ja suhteellisen yksimielisenä. Keskustelussa Museoviraston edustaja toi esiin, että maantieliikenne on keskeinen ja omaleimainen kulttuurielementti Suomen historiassa, mikä on syytä ottaa huomioon, kun tulevia harrasteautojen määrittelyjä ja romusta erottaminen tehdään. Viranomaiset vakuuttivat, ettei valtiolla ole resursseja eikä kiinnostustakaan lähteä etsimään harrastetalleista romua, mikä tuntui huolestuttavan joitakin. Tilaisuudessa oli hieman outoa kuunnella erään harrastegenren edustajien keskinäistä naputusta, aivan kuin he eivät olisi ymmärtäneet, mistä oli ollut puhetta koko päivän tai mitä on tapahtumassa.

Kaikki esitykset olivat positiivisia ja kannustavia. Niissä kiitettiin harrastekenttää tähän saakka tehdystä työstä ja toivotettiin sille jatkoa. Samoin kiitettiin ajoneuvoharrastuksen tiedoista, jotka epäilemättä ovat olleet niin marginaalista ja hajanaista, etteivät ne ole kantautuneet valtiovallan korviin. Asian voisi tiivistää siihen, että koko harrasteautoilu ja erityisesti mobilismi astuivat todellisen "kvanttihyppyn" eteenpäin harrastuksen edellytyksissä, kun keskusteluyhteys viranomaisiin on saatu avatuksi.

Kuvat:
SAHK/Jan-Erik Laine



Kimmo Pylväs



Perinteisesti kunniapuheenjohtaja Håkan Sandbacka valittiin Syyskokouksen puheenjohtajaksi. Pöydän ympärillä kokousavustajat, sihteeri Petri Kata ja rahastonhoitaja Ari-Pekka Lällä.

Syyskokous 2025

Tampereen seudun mobilistit ry:n Syyskokous pidettiin Restaurannassa 26. marraskuuta. Paikalle saapui 23 jäsentä, mikä määrältään on normaalia tasoa. Toisaalta voi kyllä kysyä,

kuinka hyvin se edustaa jäsenistöä ja sen mielipiteitä. Mutta näinhän se on kaikissa suurissa yhdistyksissä; mitä suurempi yhdistys, sitä pienempi osa on kiinnostunut sen hallinnosta.

Näin toimii järjestödemokratia! Toisaalta vähän laskettiin leikkiä siitä, että maanantain makkarakerholaiset loistivat poissaolollaan ja heidän tilallaan oli yhdistyksen tu-



"Vaalikarjaa" oli sopivasti, lisääkin olisi mahtunut, mutta kauemmaksi puheenjohtajan pöydästä ei päässyt. Paitsi, jos olisi mennyt saunaan.



Pete Kata valittiin jatkamaan puheenjohtajana.

levaisuudesta kiinnostuneita jäseniä. Syyskokouksessa päätetään tulevan vuoden (2026) toiminnasta.

Normaalia oli, että hallitus oli valmistautunut hyvin kokoukseen, puheenjohtaja Petri Kata avasi kokouksen ja kunniapuheenjohtaja Håkan Sandbackaa ehdotettiin ja kannatettiin kokouksen puheenjohtajaksi. Hänet valittiin siis kokouksen puheenjohtajaksi ja tehtävän hän hoiti rutiinilla.

Toimintasuunnitelma noudatteli pitkälti aikaisempia linjoja. Tapahtumat ovat periaatteessa samat kuin joka vuosi,

paitsi että heinäkuussa on FI-VA-ajo, johon on jo vuosia valmistauduttu. Nyt varaustilanne on noin 2/3 sadasta autosta, joka on katto osallistujamäärälle. Se toisaalta ennakoit pitkää aikaa taloudellisesti hyvää vuotta, mutta edellyttää myös paljon työtä. Paperisia Hyrysyysjä tulee perinteiset neljä numeroa.

Jäsenmäärä jatkaa hidasta kasvuaan ja on taas uudessa ennätyslukemassa 624 jäsentä (marraskuussa 2025). Toimintasuunnitelmassa on yhdistyksen toimintastrategian (pitkän aikavälin) suunnittelu, joka on jo aloitettu. Siinä on keskeistä yhdistyksen ansaintakyvyn nostaminen, jotta pakollisista kiinteistä kustannuksista (Hyrysy ja Restauration-kiinteistö) voidaan selvittää. Keskeinen ongelma ja mahdollisuus on Restauration-kiinteistö. Mustalahdesta on saatu tieto Tampereen kaupungilta, että käyttösovitukset jatkuu ja kerhon edustajat on kutsuttu katselmukseen.

Talospuolella SAHK nosti jäsenmaksua ensimmäisen kerran 12 vuoteen, mikä tietysti siirtyy myös Tammobin kustannukseksi. Toimintasuunnitelman ja talousarvion hyväksymisen yhteydessä jäsenmaksu päätettiin nostaa 60 euroon yksimielisesti, ilman pulinoita.

Vaalit

Kokouksen suuri yllätys oli, että hallituksen paikoista piti järjestää vaalit. Heti muisteltiin, ettei vaaleja ole tarvittu ainakaan kymmeneen vuoteen eli Petrin ja minun puheenjohtajakausilla, enkä kyllä muista Antinkaan kaudelta vaaleja, että kymme-



Raimo Mesiranta valittiin hallituksen ehdotuksesta kunniajäseneksi.

nen vuotta on varsin varovainen arvio.

Puheenjohtajaksi ei ollut tungosta, eikä tietysti ollut syytäkään, koska asiat on hoidettu hyvin. Petri Kata valittiin jatkamaan puheenjohtajana. Uudet säännöt, jotka olivat nyt ensimmäistä kertaa voimassa Syyskokouksessa, mahdollistavat kahden varajäsenen valitsemisen perinteisen kuuden hallituksen varsinaisen jäsenen lisäksi. (kts. Tammob.com-etusivun aivan alareunassa) Varajäsenistä määrätään, että he ovat tehtävässään vuoden,

kun varsinaisten jäsenten pesti on kaksi vuotinen. Lisäksi määrätään, että varajäsenistä valitaan toinen järjestyksessä ensimmäiselle varajäsenen sijalle ja toinen järjestyksessä toiselle varajäsenen sijalle.

Kun paikkoja uusille hallituksen jäsenille ja varajäsenille oli peräti viisi, olisi voinut kuvitella, että läsnäolijoista olisi jouduttu narulla kiskomaan tai aseella uhkaamaan ehdokkaiksi asetettavat. Klassinen hokemahan on, että Syyskokoukseen ei uskalleta osallistua, kun ”siellä saattaa joutua johonkin tehtä-

vään”. Sekin on ”järjestödemokratiaa”. Onneksi käytännössä näköjään se ei vaikuta kokouksiin osallistumiseen.

Erovuoroisten tilalle valittiin entiset Tuukka Perkola ja Pasi Myllymäki sekä uutena ”hovimestarimme” Markku Henttinen. Varapaikoille jäi myös tungosta, joten tuli toinen vaali. Varapaikoille valittiin Juha Miettinen ja Sami Saunajoki. He saivat yhtä monta ääntä. Yhdistyslain vaalipykälän mukaisesti piti ratkaista arvalla kumpi heistä on ykkössijalla. Onneksi paikalla oli Onnetar, Maija Lällä, joka nosti uurnasta Juha Miettisen arvan. Eli hän on ykkösvarahenkilö ja Sami Saunajoki kakkonen. Onnea ja menestystä heille kerhomme uudistamishankkeisiin.

Yhdistys on ollut ja on erittäin varovainen uusien kunniajäsenten nimittämisessä, mutta nyt siihen oli hyvin perusteltua aihetta. Raimo Mesiranta on kuulunut jo vuosikymmeniä siihen kerhomme porukkaan, joka pitää kerhoa ja käytännössä Restauration-kiinteistöä pystyssä. SAHK:n kultainen ansiomerkki on ansaittuna ja vuosiakin sopivasti 75. Kalustoa hänellä on kaikkeen mahdolliseen. Viimeksi sillä haettiin ”uuden” (vm. 1921) Gaggenau aihio Lahden seudulta. Ja Restaurationin pihaa on muokattu varmasti kymmeniä kertoja ja Restauration-päivien konttia on siirretty joka vuosi monta kertaa. Kokous päätti kutsua Raimon kunniajäseneksi ja antoi päätökselleen reippaat aplodit.

Teksti ja kuvat mpz

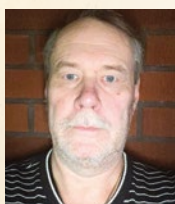
Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



Petri Kata
Puheenjohtaja
petrikata65@gmail.com
0400 633 632



Pasi Myllymäki
Varapuheenjohtaja
peemyllymaki@gmail.com
040 548 7914



Ari Pekka Lällä
Rahastonhoitaja,
jäsenkirjuri
lalla@kolumbus.fi
050 596 9181



Tuukka Perkola
Tampere-strategia
tuukka@sahkourakointia.fi
040 505 1799



Pyry Raunio
Viestintä
pyry.raunio@gmail.com
045 113 1430



Kalevi Nokkonen
Pihapehtoori
kalevijakari@gmail.com
050 596 1219



Mikko Heimo
Hallituksen jäsen
mikko.heimo@gmail.com
050 539 7410

Puurojuhla

Tampereen Seudun Mobilistien perinteinen Puurojuhla vietettiin lämmin tunnelmaisessa Sasin Toukolassa Sunnuntaina 30.11.2025. Ulko-ovella kivirappusilla odotti ulkotulet leimuten juhlijoita saapuvaksi, ja tänä vuonna meitä kokoon-tui noin 60 henkeä mukavaan iltaan. Puheenjohtaja Petri Kata avasi puurojuhlan pienellä puheella, ja nostimme kaikki yhdessä maljan mobilisteille ja tulevalle mukavalle juhlalle.

Toukolan pitopalvelu oli jälleen loihittineet meille niin

maukkaan riisipuuron höys-teillä, eli tottakai halukkailla löytyi tänäkin vuonna sekame-teli soppaa ja sokerikanelia puu-ron päälle. Jälkiruuaksi saimme vielä nauttia kahvin kanssa jou-lutorttuja, ja kaiken kruunasi lämmin glögi. Kukaan ei aina-kaan tänä vuonna huudahtanut löytäneensä mantelia puurosta, joten mysteeriksi jää oliko sitä vai menikö se sittenkin mahaan asti herkullisen puuron kanssa.

Monienkin odottamat arpa-jaiset järjestettiin, ja palkintoina oli yritysten ja yhteistyökump-



Puheenjohtaja Petri Kata ojentaa palkinnon vuoden talkoolaiselle Markku Henttiselle.

paneiden lahjoittamia tavaroita, kiitos paljon niistä kaikille! Lisäksi arpajaisissa saattoi voittaa suun makeaksi maukkailla lei-vonnaisilla, mutta erityisempänä tämän vuoden arpajaisissa oli Heikki Palosen itse veistämiä autoaiheisia puutöitä jotka oli-vat kaikki uniikkeja eikä toista samanlaista ole!

Hassua on se, kuinka usein arpajaisissa on ne muutamat todella onnekkait ja heille me-neekin usein monta palkintoa täysin sattumalta. Tänäkin vuonna muutamakin sai useam-man palkinnon, osa enemmän osa vähemmän mutta erityisen hyvän arpa onnen taisi tänä vuonna omata Pirisen Reijon lapsenlapsi, onnea paljon hänelle ja muillekin arpajaisissa voittaneille! Sekä lisäksi kiitos kaikille osallistuneille.

Puurojuhlassa palkitaan aina ansioituneita tammob jä-seniä, ja tänä vuonna vuoden talkoolaiseksi valittiin Markku Henttinen. Kuvassa Markulle ojennettu upea puinen kiertopalkinto, sekä oma henkilökoh-tainen lahja kassissa.

Iltaamme viihdytti valloitta-va Arajärven pariskunta haita-rin ja upean laulun muodossa, tunnelma oli todella mukava ja lämmin. Puhe virtasi, kuulumi-sia vaihdeltiin ja muutamakin henkilö kertoi olevansa juhlassa ensimmäistä, mutta ei todella viimeistä kertaa, enkä yhtään ihmettele! Tämä on juhla josta saa paljon mukavia kohtaami-sia ja joulumieltä juuri ennen alkavaa Joulukuuta.

Kuvat ja Teksti
Susanna Lällä



Lämmin ja jouluinen tunnelma täytti Toukolan puurojuhlassa.

KANTTIAUTOKRUISSING

la 8.8. – su 9.8.2026

5-VUOTIS ”JUHLA-AJO”

Yleisön pyynnöstä kehitetään tapahtumaa yhdessäolo tapahtuman suuntaan. Keskuspaikka on Oriveden opisto Orivedellä. (Hotelli Sointula ja Ravintola Wanha Opisto) Siellä on illallinen ja yötauko majoituksineen niille, jotka haluavat harrastaa koko viikonlopun.

Ajoreitit ovat hienoilla teillä. Lauantaina ajetaan Mobiliasta noin 40 kilometriä yhden pysähdyksen taktiikalla Orivedelle. Sunnuntaina palataan Mobiliaan ja Vehikseen noin 30 reittiä.

Ajo on ennen vuotta 1933 valmistetuille autoille.

Osanottajamääräksi odotetaan noin 20 autokuntaa.

AIKATAULUSUUNNITELMA

Lähtö: lauantai 8.8., kokoontuminen klo 12 Mobiliaan, näyttely klo 11-13, lounas, traileriparkki Orivedellä noin klo 15, näyttely klo 15-17 Opiston pihalla, illallinen klo 18 (myös järjestetty traileriparkki)

Sunnuntai 9.8. Hotelliaamiainen, lähtö klo 11, päätöslounas klo 13 Mobiliassa, näyttely klo 13-15, riirtyminen Vehikseen klo 14 Näyttely ja päätöskahvit.

On mahdollisuus osallistua vain yhtenä päivänäkin.

ILMOITTAUTUMINEN JA LISÄTIEDOT

Kyselyt ja ilmoittautuminen ennakoon martti.piltz@gmail.com tai 045 666 3111. Vain 30 ensimmäiseksi ilmoittautunutta autoa voidaan ottaa ajoon. Tarkemmat ohjeet tulevat seuraavassa Hyrrysissä kesäkuussa.



Vanhojen autojen kanssa puuhailu on yhteisöllistä ja hauskaa, varsinkin kun aurinko (melkein) aina paistaa. Kuva mpz

OSALLISTUMISMAKSU

Saadaan selville, kun yhteistyökumppanimme ovat päivittäneet hintansa, Ne julkistetaan Hyrrysissä 1/2026:ssa. Hinta sisältää lounaan/lounaat Mobiliassa, Illallisen Ravintola Wanha Opistossa, kahvit Vehoniemessä sekä ajokilven, tiekirjan ja kunniakirjan ja tapahtuman luvituksen.

Toistaiseksi kaikki muutokset ovat mahdollisia. Suunnitteilla on mahdollisuus trailerin siirtokuljetuksiin. Majoitus on alustavasti varattu Oriveden Hotelli Sointulasta, joka sijaitsee keskellä Oriveden taajamaa.

TULE VIETTÄMÄÄN AINUTLAATUISTA AJOVIKKONLOPPUA MAALAISMAISEMIIN

JÄSENETUSI



Mökki rannalla

Tarvitsetko kokous-, juhla- tai saunatilaa?

Jäsenetuna Tampereen seudun mobilistit ry tarjoaa jäsenilleen ja heidän ystäväville Restaurant-mökkiä käyttöön. Hinta on 60 euroa vuorokausi. Hintaan kuuluu piha, grillikatos ja tuparakennus, jossa on sauna.

Tupaan mahtuu helposti parikin kymmentä henkilöä. Keittiö on hyvin varustettu. Tuvassa on takka ja suurnäyttö.

Vuokraajalta odotetaan, että he siivoavat omat jälkensä ja kuljettavat omat jätteet pois. Rakennuksessa ei ole mahdollista yöpyä.

Kiinteistöä ja sen varauksia hoitaa:

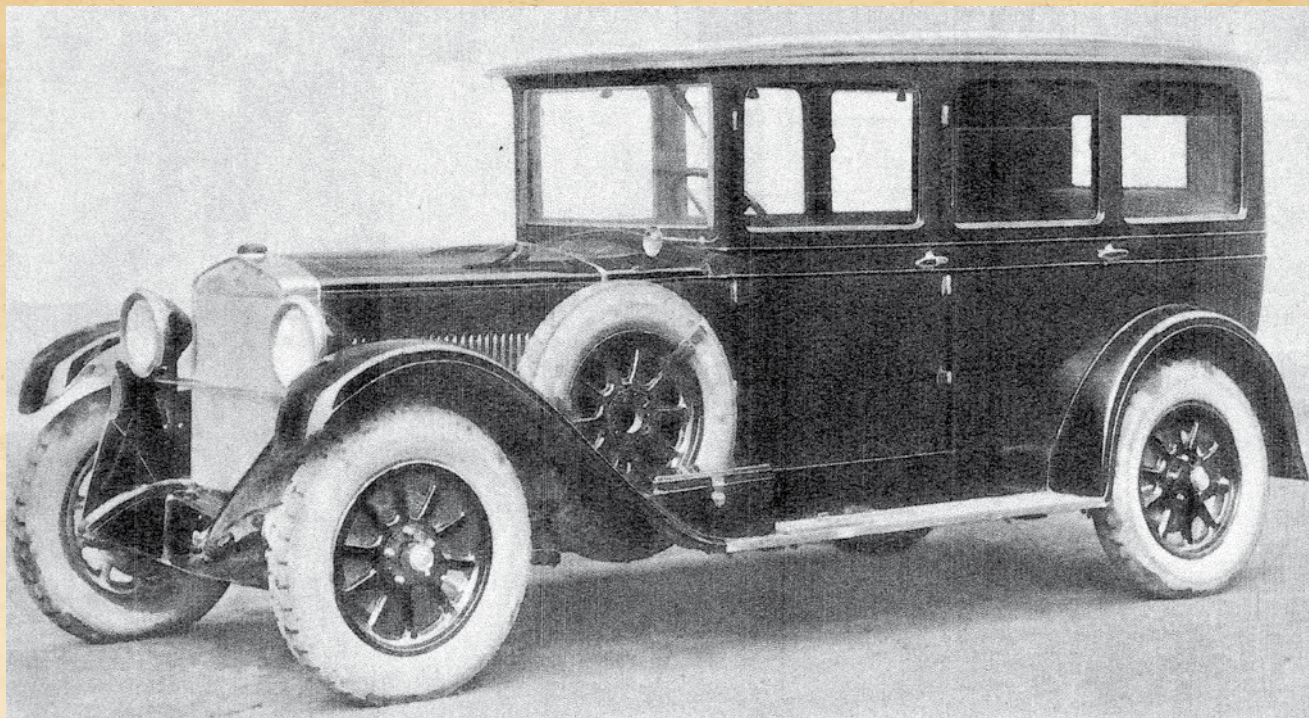
Pehtoori Petri Rannikko, petri.rannikko@rannikonaarre.fi

Järven vesi on vain rajallisesti uintikelpoinen. Vapaita aikoja on paljon. Vain maanantai-illat, alk. klo 16 ovat varattu kerhon yhteiseen käyttöön.

Osoite on Kylä-Aakkulantie, 36200 Kangasala.



ETSINTÄKUULUTUS



Vanha Fiat liikkui Tampereen maisemissa

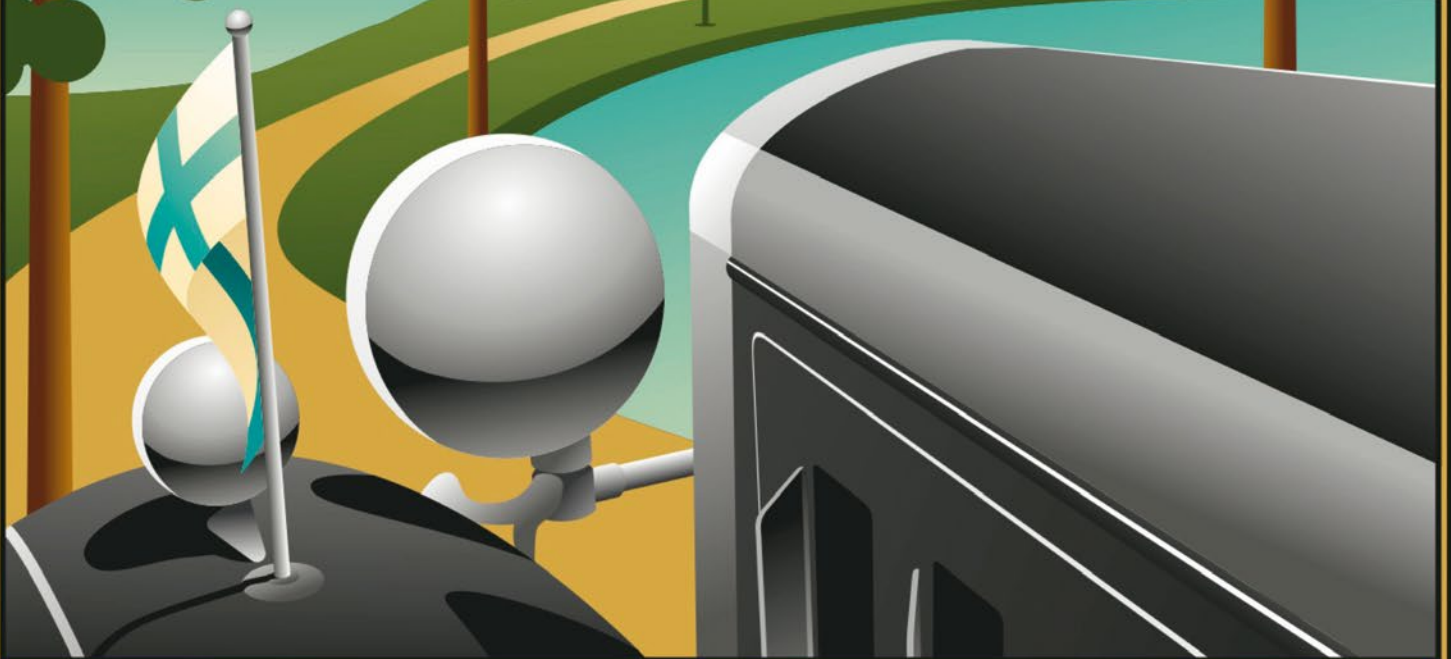
19.5.1951 Rekisteröi Väino Kaalamo Lempäälän Kuljusta Fiat 520 vm. 1928-umpiauton. Auto varmaankin liikkui myös Tampereella. Kaalamo oli ostanut auton Turun suunnalta. Auton valmistusvuodeksi oli rekisteripapereihin merkitty 1930. Se liikkui tällöin rekisterinumerolla T-1054. Kaalamo sai siihen rekisterinumeron HL-305.

- * Auto vaihtoi pian omistajaa:
24.8.1951 se rekisteröitiin teknikko Eero Airistolle Tampereelle, Vainiotie 7.
Reilun kuukauden päästä hän myi sen.
20.9.1951 se rekisteröitiin maalari Erkki Moisioille, Takahuhti, Messukylä Tampereella.
Sitten noin vuoden kuluttua omistaja vaihtui.
18.8.1952 Olavi Rahko rekisteröi sen, Riihitie 18 C 10, Tampere
- * Viimeinen rekisterimerkintä
Auto vaihtoi vielä omistajaa.
11.5.1953 (?) eristäjä Allan Vihtonen Kaskinmäessä Messukylässä rekisteröi sen.
- * Auto katosi papereista
Rahko oli viimeinen, joka vei auton katsastukseen. Poistoa rekisteristä ei näy.

MUISTUUKO KENELLEKÄÄN MIELEEN NÄITÄ SUKUJA.
OMISTAJAT TAI HEIDÄT MUISTAVAT LIENEVÄT JO MENEHTYNEET?

Kyselee Rane

Ota yhteyttä:



fivaworldevent2026.com
27.-30.7.2026





RANE MUISTELEE

osa 87

• AUTOHARRASTAJAN
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

- * Uusi pomo Kone-Hankkijalle
- * Kursseja ja kuljetuksia
- * Retkeilyajot Tampereella

Tammikuu 1981

Autohallin sisäkaton olin päättänyt tehdä normaalista, uritetusta kattopelistä. Tilasin sen tietenkin Pirkkalasta Pahaselta. Niiden tultua talkoilin pitkät pellit halliin sisälle, niin kuin viime kirjoituksessa kerroin. Nyt sitten alkaa niiden nosto kattotuolien alle ja kiinnitys. Rakensin "pukit" ja nostin niille yhden pellin kerrallaan. Oli vielä tehtävä 2x4:sta niiden päälle hallitunkilla nostettava "peti".

Siitä sitten yksi kerrallaan pelti kiinni kattoon ja ruuvilla kiinnitykseen. Ei ollut mitään sähkötyökaluja. Pelti oli vahvaa. Ensin piikillä ja vasaralla reikä ja sitten ruuvimeisselillä puuruuvi kiinni. Kovin olivat silloin sähkötyökalut harvinaisia! Repa ja isä kävivät myös auttamassa. (Nyt 45 vuotta myöhemmin miettien - hullun hommaahan se oli!) Katto tuli kuitenkin valmiiksi ja pellit maksetuksi.

Ellivuoressa oli ollut "Entisöinti seminaari". Sillä oli ollut myös Vuortion Teuvo Oulusta. Sai minulta osia entisöinnissä olevaan Lloydinsa.

21.1.1981 Valmet/Hankkija

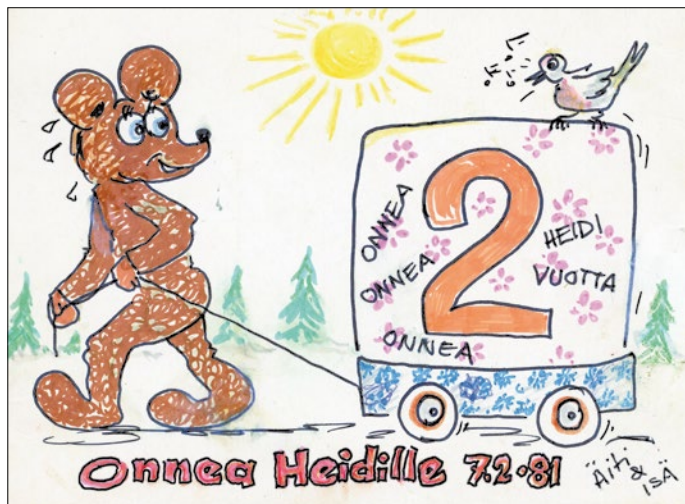
Tullessani syksyllä 1952 Hankkijalle juoksupojaksi, oli Hankkijalla Zetoreiden lisäksi myynnissä Valmet 15-traktoreita. Monia vuosia myöhemmin Hankkijan oli luovuttava

edustuksesta. Syynä kai oli Massey-Harrisin ja Fergusonin yhityminen "Suomen valtameriksi". Hankkija halusi myydä myös kotimaisia traktoreita. Tähän Valmet ei suostunut. Löytyi toinen mahdollisuus.

Hankkija perusti Pellervon konekaupan

Tälle siirtyi nyt "Massikka"-edustus ja Hankkija sai Valmet-myyntiin. Tästä aiheutui tietysti monenlaisia järjestelyjä. Me auto-osastolla seurasimme vain sivusta, miten muutos vaikuttaisi meidän osastoomme.

26.1.1981 Orivedeltä soitteli asiakkaani "Amerikan Sihvo". On taas tulossa keväällä Suomeen kesän viettoon. Nyt on lähdössä vielä Manilan lämpöön. Ostaisi kuitenkin nyt "talliin odottamaan" uuden Fiat 127-auton. Kävin tekemässä kaupan, jossa otin vaihdossa kesän ajatun



127:n. Uusihan se kunnoltaan oli ja muutama tuhat kilometriä ajettu. Sai nyt kuitenkin viimeisen mallin "Seiskan". Vein auton odottelemaan Oriveden talliin, mistä olin vuosi sitten hakenut Oldsmobile-vaihtoauton. Tämä oli jo kolmas Fiat 127, minkä Sihvolle luovutin.

Fiat-kauppa käy tällä hetkellä hyvin. Niin hyvin, ettei maahan-tuoja ehdi huoltaa autoja siinä tahdissa kuin myynti vaatii. "Raakoja", maahan tulleita autoja, on pakko lähettää rekkalasteittain ainakin Tampereen ja Turun Hankkijalle huollettavaksi.

15.2.1981 me täytettiin Heidin kanssa vuosia. Tyttö kaksi ja minä 44.

"Takuukorjaus"

Asiakkaani Kyröskoskelta, Jaakko Kulmala, oli käynyt kyläreissulla perheensä kanssa Hyvinkäällä. Kotimatka oli keskeytynyt, mutta onneksi vasta Hämeenkyrön Sasissa - melkein kotona. Jaska soitteli hädissään ja hinattiin auto pihaani Töllinmäelle. Annoin Kulmalan perheelle pihassa olevan Fiat 127 Stradan ja sanoin, että aja



Vauhdikas Fiat 127 Strada

tuolla, kunnes Zastava on taas kunnossa.

Tutkin heti, mikä on vikana. Näin heti, että kone oli käynyt tosi kuumana. Syykin selvisi pian. Kaasuttimeen tuleva "esilämmittimen" putki oli murtunut ja vesi vuotanut jäähdytysjärjestelmästä. Kumiputkiahan minulla oli niissä Autonovolta tuomissani "poisto-osissa". Laitoin uuden putken, täytin nesteen ja vein korjaamani auton Jaskalle. Näin takuu pelaa ja maine säilyi!

28.2.1981 olisi vapaa lauantai, mutta eräs asiakas halusi tulla jatkamaan aloittamaamme autokauppaa. Hän tuli ja kauppa tehtiin. Asiakkaita tulikin yllättävän paljon ja apuani tarvittiin vielä. Töistä kotiuduttuani meille tuli läheiseltä Heinijärven jäältä Mattilan Timo ja Kankaanrannan Ervo. Olivat olleet paikallisen "UA":n jäsenten välisissä "jokamies luokan" osakilpailuissa. Yllytin pojat talkoilemaan kaksi katsastus reissulla Tampereella ollutta autoani, Alfa Spiderin ja Fiat 1800 A:n, takaisin talliin. Homma hoidettiin ja pojat saivat Seijan keittämät kahvit palkaksi.

Kursseille Turkuun

1.3.1981 aamusta lähdemme Reiman ja tavara-automyyjä Karin kanssa kursseille. Ajoautoksi valitsin vaihtoautoista juuri tulleen Saab 99 CC Turbo vm. 1978-auton. Auto oli uutta vastaavassa kunnossa. Ajettu 33 000 kilometriä. Oli ensimmäinen kerta, kun ajoin autoa, jossa on turbo. Matka taittuikin vauhdikkaasti. Illalla palasimme takaisin entistä tietoisempina "kuluttajansuojalaista". Helsingissä pitää Harrasteautokerho "Automobiili-näyttelyä". Se kestää 13.-17.3.1981. Minulta oli Fiat 503/-27 siellä.

Me tamperelaiset aloimme pitää palavereja ensi kesän "Automobiilien Retkeilyajoista", jotka järjestämme. Jaoimme vastuut eri toimialueista. Suunnittelimme lehtimainontaan kuvan, jossa kolme eri aikakauden autoa on Näsinneulan edustalla. Autoiksi valittiin Olavin Ford Ames, Salmisen Juhan Austin ja uudempi



Jokkis-Volkcareita Hämeenkyröstä



Autoja eri vuosikausilta

edustamaan minun Oldsmobile 88 vm. 1957.

Opel Kadett Super Coupé

Ikänsä Tampereella Volkkarihommia tehnyt "Böckholmin kaveri" - Timo, soitteli. Oli nyt Volkhari-myyjällä vaihtoauto

puolella. Heille oli tullut nätti, mutta pitkään ajamatta seisonut Opel Kadett A-mallin Coupé. Kerroin heti kiinnostukseni autosta, joka oli hinnaltaan kohtuullinen. Timo lupasi pitää autoa varattuna ja pian tulen katsomaan.

Menin ja näin keltaisen,

mustakattoisen Coupén. Olihan se vähän nukkavierun näköinen ja sisätiloiltaan epäsiisti, mutta hintaa oli vain noin 3 000 markkaa.

Lupasin ostaa auton. Sovin noudon ja maksun seuraavaksi päiväksi. Kerroin heti autosta veljelleni Repalle, joka kiinnostui autosta, jolla oli ajettu vain 51 000 kilometriä. Ostin auton, jonka Repa vei kunnostettavakseen. Kävi toisaalta hänellä hyvä tuuri. Sai tietää Salossa Pekka Virtasen serkulla olevan hyvä, siistit penkit. Pekka lupasi ottaa Repan tarjoaman Fiat 600 vm. 1957-auton vaihdossa. Se oli juuri se himoitsemani, Turussa Hankkijalla näkemäni 600, johon ostohalukkuuteni kerroin 500 markan tarjouksella. Auto meni nyt Saloon. Vähän harmitti, mutta olin sen Repalle myynyt ja hän teki ratkaisunsa.

Olavi oli usein sanonut minulle kuorma-auton hankinnasta. Olihan minulla kyllä sellainen, häneltä ostamani Magirus-"tikasauto". Olavi yllytti kuitenkin minua kuorma-autoharrastajien porukkaan.

M-B LA 321 4x4

Niin siinä sitten käsi, että kävin ➤

SUVI 81
VAPAA-AJANMAAN
KEVÄTTEMPOUS 22.—24. 5.
Automobiili-
tapahtuma

Konepyörää, kanttia kankaakin
koko perheelle klo 16 lähtien

- Klo 16 Portit aukeavat
- Klo 17 Avajaiset —
Tervetuloitus — Veli-Matti
Järvenpää — Acre Kari ja Matti
Heinivaho — The Outlaws
- Klo 18 Entisöinnin laulukilpailu
- Klo 18—21 Nuorisodisko
Digiteikki — DJ:T Vesku ja Make
- Klo 19.00 Julkisten taittojo
- Klo 20.00 Ulkoilmakonsertti —
Kotkien veteraanisoittajat
- Klo 21.30 Acre Kari ja Matti
Heinivaho laulevat ja laulettavat
- Klo 23.00 Portit sulkeutuvat

EXTRA KAIKILLE:
Sauno teltassa, vieraille
partioleirissä, lennä heli-
kopterilla, poikkea messu-
ravintolaan tai kahviloihin.

Järjestäjät:
Tampereen Messut Oy
Suomen Automobiili-
historiallinen Klubi
Tampereen Kerho ry

Pääsyliput
aikuiset
pe 6 mk
la-su 10 mk
lapset 3 mk

AVOINNA
TÄNÄÄN
16—23

Mobil
75 v oikeaa voitelua

SUOMEN VANHIN ÖLJY-YHTIÖ, MOBIL OIL OY AB
TUKEE SUOMEN AUTOMOBILI-HISTORIAALISEN
KLUBIN TOIMINTAA.



Väärä valinta

tutun asiakkaani luona Orivedellä ja siellä selvisi kenellä tämä Mersu-kuormuri oli myytävänä. Se oli Kylälähdän veljesten Hiab-nosturina päivätyönsä tehnyt, nyt nosturiton, kuhmuinen auto. Ajokuntoinen - kuulemma.

Olavi innostui kuorma-auton hankinnasta ja toi ostamani auton pihan "koristeeksi". Pari vuotta se siinä oli. Mitään en sen eteen tehnyt, mutta "onni potkaisi minua". Seinäjoelta eräs mobilisti oli siitä kiinnostunut ja melkein sain omat rahani takaisin. Kuorma-auto poistui siis pihasta ja on mukava taas palata normaaliin muisteluun.

14.3.1981 perjantaina lähdin töistä asiakkaalle jo muutama päivä sitten myymälläni Fiat 127:lla. Vakiasiakkaani Heikki Heino oli ostanut uuden samanlaisen, mutta heti ei ollut hänelle mieluista väriä. Nyt piti sitten käydä uusi viemässä. Sovittiin vaihto seuraavaksi päiväksi. Lauantai aamuna olikin maassa melkoisesti lunta ja uutta tuli tuiskuten. Ulos mentyäni päätelin lumisateen jatkuneen koko ajan. Lunta oli paljon. 127 oli ison lumikerroksen alla. Lunta oli paikoin 50 senttiä. Lumilapiolla oli puhdistettava tie pihasta pois. Vaatteiden vaihdon jälkeen matkaan. Heikki asui sivukylällä, mutta sinne olivat asukkaat jo auranneet tien. Auton vaihdot sujuivat nopeasti, kun olin loppuviikolla käynyt valmiiksi rekisteröimässä uuden auton.

Kotiin päästyä oli koko perhe komennettu lumitöihin. Susannalla oli syy laistaa, kun sattui olemaan likkakaverin syntymäpäivät Mahnialassa. Pihan lumet saatiin vähiin Seijan ja Tonin avulla. Sunnuntain loppupäivä kuluikin sitten sisällä toipueissa aamun ja loppupäivän lumitöistä. Iltapäivällä aurinkokin näyttäytyi ja pakkasen kiristyi miinus 20 asteeseen.

23.3.1981 oli taas vuorostaan vesikelit. Seija soitti työhön. Oli hakenut autoaan hallista ja todennut sinne valuvan vettä. Kerroin tutkivani, mistä vesi sinne tulee, kun tulen kotiin. Kotona löysin selitykseen asiaan. Lumivallin ovipielessä oli jäänyt sokkelin korkuiseksi. Katolta valuva vesi pääsi siitä valumaan sokkelin ja seinän väliin. Hakasin lumivallin pois ja tilanne korjaantui. Kuivasin halliin valuneen veden.

Hankkija on puheenaiheena uuden traktoriliikkeen perustamisen takia. Muutoksia tulee Tampereellakin. Myös muissa Hankkijan konttoreissa se tulee aiheuttamaan samaa.

Konekauppa Pellervo myy Massikat

Tampereen Pellervon johtajaksi siirtyy Maaniemen Erkko. Hän alkaa organisoida "M-F"-myyntiä jatkossa. Miten se vaikuttaa meihin auto-osastolla? Varmaa on, että nyt viimeistään on nimettävä auto-osastolle oma ve-

täjä - osastonhoitaja. Saa nähdä mistä sellainen löytyy?

Retkeilyajojen suunnittelu etenee

Kuten aikaisemmin kerroin, ajetaan kesällä 1981 Tampereella SA-HK:n vuotuisen Retkeilyajo. Minäkin olen lupautunut järjestelyyn mukaan. Tässä yhtenä iltana kokoonnuttiin miettimään sääntöjä "TM":n lahjoittaman "tavallista vaikeamman entisöinnin suorittajan" palkinnon valitsemiseksi.

Kuten jo olen kertonut, on ajon symboliksi valittu kolmen eri aikakauden auton kuvaus. Se suoritetaan Särkänniemen parkkipaikalla heti, kun lumet ovat sulaneet.

Automyyjä lähtee palkintomatkalle

Osa meistä automyyjistä oli saanut kutsun palkintomatkalle Jugoslaviaan Zastava-tehtaalle. Meistä Reima ja Kari jäivät vastaamaan myynnistä lisäkseni. Kauppilan Jorma on edelleen "rakennuslomalla". Alettiin hoitaa järjestelyjä. Reima menee Mänttään tuuraamaan Eeroa. Kari hoitaa pakettiautojen lisäksi hallissa autojen myyntiä.

"Korkeimmalta tasolta" sain luvan lainata ehdotuksestani viikoksi asentaja Ilkka Kivelän "automyyjäksi". Olin Ilkan asennetta tarkkaillut jo meidän vaihtoautokunnostajana ja katsastuttajana. Hän on "nopeaälyinen ja reipas kaveri". Uskon meidän selviävän.

Kelloja siirretään 29.3.1981 aamuyöllä taas tunti eteenpäin, mutta ne oli siirretty jo illalla valmiiksi. Mitä hyötyä tällä oikein on? Saadaan kuulemma aikaan "kymmenien miljoonien säästö" kesäajan energian kulutukseen!? Melkein kaikissa maissa näin tehtiin. Neuvostoliitto siirtyy 1.4.1981 ja Jugoslavia, Turkki ja joku muu maa jäivät siirtymättä.

Perjantaina olin jo käynyt Kivelän Ilkan tykönä korjaamolla kertomassa, miten hän maanantaina tulee automyyntiin "suntiskuteissa" ilman haalareita. Kerroin Erkon tämän suunnan. Olin tehnyt tuon viime hetkellä, sillä puolilta päivin perjantaina korjaamon väki marssi

ulos vauhdittaakseen omia palkaneuvottelujaan.

Maanantaina 30.3.1981

Kerrottakoon, että perjantaina näytti Ilkan saaminen "pahalta", kun korjaamon henkilökunta jäi "lakkoon". Maanantaina Ilkka ihmetteli, mitä hän nyt tekee - onko hän lakossa? Sanoin, "eivät automyyjät ole lakossa, sellainenhan sinä nyt olet". Asia oli sillä kuitattu.

Olimme myös periaatteessa kaksin henkilöautomyyjinä automyyynnissä. "Mimmi" oli valmiina naputteleen papereita autokaupan tehtyämme. Sanoin Ilkalle - "nyt annamme kaupan käydä, näytetään pojille, miten porukkahenki toimii". Jotakin minulle tuli sellainen "uho päälle", että uskoin pystyvämme porukassa näyttämään, miten kauppaa tehdään. Tarkoitua olivat varastoon vaihtoauto varaston arvoa, jotta ei tule uuden kaupan rajoituksia. Kehotin Ilkkaa kysymään minulta, jos on kysymys esimerkiksi välirahan "pikku erimielisyyksistä".

Ilkan touhuja siinä seurattessani huomasin heti, miten asiakkaan huomiointi kuunnellen ja asiallisesti perustellut vastaukset tulivat kuin kokeneelta myyjältä. Mitään käyttäytymisohjeita ei tarvinnut antaa. Kaupanteko aloitettiin ja asiakkaita kävi mukavasti. Olin laittanut lehteen mainosta vaihtoauto varaston laajuudesta - muutaman "tärpin" kera.

Oli siinä sentään pieniä väliaikoja jutella. Ilkka kertoi hänen perheensä odottavan esikoista. Ahmavuon Timon korjaamolla oli kertonut kevään aikana heille tulevan perheenisäystä. Teimme viikolla tosissamme kauppaa. Mitä pitemmälle viikkoa mentiin, sitä parempaa oli kauppajen tulos. Kaupanteko näytti kiinnostavan kaveriani taas uusiin kauppoihin. Näin, miten Ilkka nautti komennuksesta.

Karikin sai ainakin yhden vaihto pakettiauton myytyä. Saimme Ilkan kanssa 30.3.-6.4. välisenä aikana myytyä 22 vaihtoautoa ja uuden Fiat 128Z:n käteisellä. Vaihtoauto varaston arvo laski 165 999 markalla. Olin siitä kovin ylpeä kertoessani pojille heidän

palattua matkalta.

Jormankin rakennusloma loppui ja meillä on edelleen "vaihtautokielto", hän teki autokaupat, "jotka oli sopinut lomalle jäädessään" tammikuussa. Tuntui kuin olisimme turhaan rehkinet. Nyt vaihtautokielto jatkui, kun arvo vaihtautoissa nousi taas. Harmitti myös Jorman uusien myynissä tulleet vaihtautot, kun olin tyrmännyt noin 30 uuden kaupat, kun asiakkaalla oli vaihtauto (yleensä Fiat).

Luulen, että Jorma tiesi lomalla ollessaan vaihtauto kielosta uusien kaupassa? Tuskin kukaan siitä vaivautui kertomaan, vaikka Jorma poikkesi muutaman kerran Hankkijalla. Minulle ei enää kuulu pitää huolta porukka hengestä. Toivottavasti saadaan pian "ryhtiä porukkaan".

Uusien autojen kuljetus Novosta

Sallinen oli aikaisemmin hoitanut kuljetukset Autonovolta meille. Homma oli hoitunut minun tilaamana. Nyt olen tilaillut kuljetuksia S.E. Mäkiseltä. Nyt kun Sallinen on myynyt kuljetusliikkeensä, ei uusi omistaja ole ottanut yhteyttä. Kun Olavi tuli ostajafirman johtajan kanssa ja kysyi voisinko jatkossa tilata tältä uudelta omistajalta kuljetuksia - lupasin niin tehdä, niin kauan kun olemme ilman osastonhoitajaa.

Retkeilyajoista

Yhtenä tiistaina oli "Vapaa-ajan maan" Kelotuvassa kokous "Suvi 81"-tapahtumista. Yksi isoimmista tapahtumista on "22:n Automobiilien Retkeilyajo" - Ajo on 24.5.1981. Ajon autot ovat sen jälkeen näyttelyssä, jonka arvellaan olevan yksi yleisön kiinnostuksen kohde. Samaan aikaan on kaupungissa vierailulla "Moskovan Suuri Sirkus". Se saa varsinkin lapsiperheet liikkeelle. Nyt olleessa kokouksessa sovittiin muiden järjestäjien kanssa muun muassa viikonvahteen tapahtumien aikatauluista.

Kevät on tullut

12.4.1981 on Palmusunnuntai. Kello on jo 9.55. Perhe on nukkunut pitkään - paitsi Susanna. Hän oli lähtenyt muita herättä-



Opel Coupé ja toinen GM-coupé

mättä. Oli jättänyt lapun: "Olen livistänyt hevostalleille". Viksua olisi ollut keskustella jo edellisestä iltana sunnuntaista. No, tämä oli sitä vapaata kasvatusta, jossa lapset päättävät, missä aikaansa viettävät. Luulen, että ajanoloon ei tästä hyvä seuraa.

Syytä meidän perheen tapauksessa on varmaan paljon minussakin. Olen paljon poissa työ- ja harrastus asioissa. En ole siksi saanut osallistua tarpeeksi lasten kanssa oloon ja keskusteluun heidän menoistaan ja harrastuksistaan. Kaverit kai ovat olleet ne, jotka ovat olleet "suunnannäyttäjinä", mihin mennään ja mitä tehdään. Olen usein miettinyt, miten asiat olisi-



Repan Opel valmistui

vat toisin, jos työaikani olisi ollut 8-16. Myös omista harrastus me-

noista olisi voinut karsia. Vieläkö asian voisi muuttaa? Taitaa olla jo myöhäistä!

Perheen jäsenet alkavat heräillä. Seija on jo keittiössä ja Heidikin tepastelee sinne huudellen: "ei äy, ei äy". Tarkoittaako se, että uni on vielä silmissä, eikä oikein näe? Keittiön kynnyksellä hän sanoo: "Päijää". Ja nostaa kätensä tervehdykseen. Äidin kylkeen nojaten hän katsoo äitiä silmiin ja totisena sanoo: "Mää nukuin unilla". Siitä se vapaa-päivä lähti etenemään.

Osien etsintää Arvolan Reiman projektiin

12.4. oli myös sovittu maakuntamatka Pohjanmaalle. Lähdettiin Toni, Repaa ja minä etsimään osia Reiman kanssa tämän alkuvaiheessa olevaan T-mallin Ford-projektiin. Eli 1920-luvun puolivälin mallia olevaan runkoon ja moottoriin. ➤



Vehonlemen harjulla tehty siivoustempaus innoitti piirtäjääkin. Olavi Sallinen kertoi että viime lauantain ja sunnuntain aikana n. 50 ihmisen voimin koottiin entisen ravintolan ja Roinen välisestä harjun rinteestä yksi iso lavallinen lasi- ja peltirojua. Metsähallituksen maalla poltettiin suuri määrä hakkuujätettä, tätä työtä oli toteamassa myös ylimetsänhoitaja Esko Ylinen Korkeakoskelta. Harjun Längelmäveden puoleinen sivu oli vielä paksun lumen peitossa, se siivotaan maan paljastuttua.



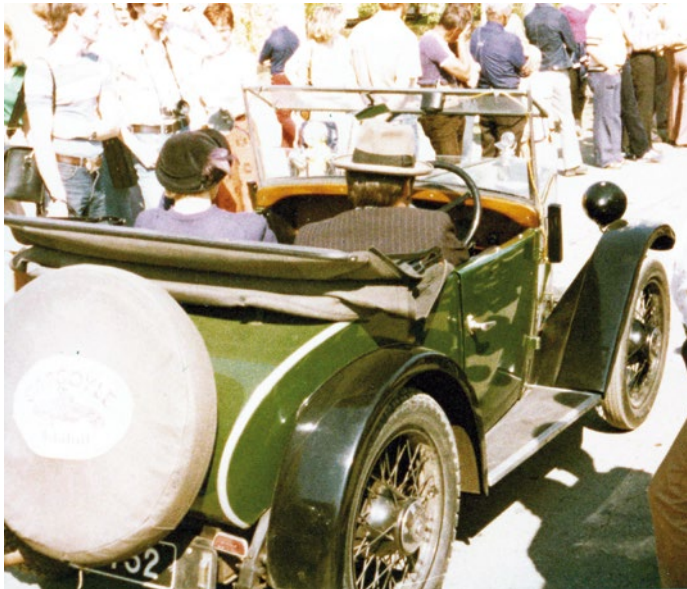
Juha Toivonen Fiat, Lahti



Mitä olisi ilman T-Fordia?

Suurin piirtein näin paljon osia oli "Puntti-Järvinen" myynyt Reimalle projektiin aloittamiseen. Tarkoitus oli käydä tut-

tavani Hannes Korpelan luona ja saada häneltä osia ja vihjeitä niistä. Monia harrastajien romuja myllättiin, jotain aina löytyi.



Jyväskylältä ollaan



pitkälti kahdeksatta sataa kilometriä.

Seuraavana aamuna ajelin työhön Leppäkosken korjaa- mola lavan teosta hakemallani avolava-Dailyllä. Nostin lavalle Luhtalan Markulle (AKP:n automyyjä) myymäni Honda 125 Enduron. Tuli silläkin muutama päivänä ajettua. Olihan se minulla jo viime syksystä. Sain 1 800 markkaa.

Repa oli saanut Opel Coupén jo maalattua ja muutenkin liikenteeseen. Oli ottanut siitä kuviakin muistoksi.

Kelit vaihtuivat liukasta ja sulaa

Jotkut luistelivat aamun liukkailla ihan ojaan asti. Kivelän Ilkka kertoi työhön tullessaan moottoritien vieressä olleen kolme autoa kumossa. 22.4.1981 Maaniemen Erkko kävi vielä juttusilla aamulla kello kahdeksan. Kertoi meille uudesta toimestaan ja kiitti meitä yhteistyöstä. Kertoi hänellä olleen vielä muutamia juttuja auto-osaston kehittämiseksi, mutta nyt ne jäivät toteuttamatta. Oli myös samaa mieltä kanssani, että Auto-osasto tarvitsee oman osastonhoitajan tai myyntipäällikön, jos Hankkija sellaisen tittelin keksii. Aloin sitten talviloman siistityttämällä parturilla myös väheneviä pään karvoja. Olin sopinut keskeyttäväni loman "Ritmo Diesel-kurssien" takia 24.4. Porissa. Olin siis kotona päivän ja taas "työjuttu".

Morris, Austin ja Bedford



Buick ujostelee tulla maaliin

Vehoniemen siivoustalkoot

Olavi järjesti Vehoniemen harjulla siivoustalkoot. Siinä siistittiin Sallisten ja Metsähallituksenkin tonttia. Museo asia tuntuu menevän hyvin eteenpäin. Jokisen Jouko soitteli Hesasta. Hän oli omistanut vuoden 1954-mallia olevaan alkuperäiskuntoisen Fiat 500

C-auton. Halusi saada kopioitavaksi sen varaosa- ja huolto-kirjallisuutta. Jouko on uuden Fiat-kerhon yksi "toimijoista". Tiesin, että Fiat-edustuksen siirryttyä 1960-luvulla Finlanta Novolle myös henkilökuntaa siirtyi. Tuli myös insinööri Rurik Lönnroth ja hän toi varmaan paljon vanhempien mallien kirjallisuutta, joista osan olen saanut "kirjastooni". Minulla ei

lopulta 500C-kirjoja ollutkaan. Soitin "Rukille". Hän toivotti Joukon tervetulleeksi, niin hän antaa lainaan kyseisiä kirjoja.

Minulla oli taas Joukolla mitattavassa kopioinnissa MB300/-52:n vahva ohje- ja korjauskirja. Jokke on sen viimein saanut kopioitua ja palauttaa sen. Sain kirjan Veholta Tampereelta.

Jukka Kuusisto kävi ennen Vappua katsomassa autojani. Otti kuvia ja tekee Aamiehteen jonkun jutun. Valitettavasti autot olivat vaikeasti kuvattavissa talvisen varastointini jäljiltä.

30.4.1981 Vappua vietettiin perinteisellä käynnillä Tampereen Vapputorilla.

Lähestyvät Retkeilyajot

Tampereella pidettävät SAHK:n vuotuiset Retkeilyajot on ympäri Suomen harrastajien piireissä huomioitu. Otamme ajoon sata autokuntaa. Hyvissä ajoin ilmoittautuneet ovat saaneet maksuista pienen alennuksen. Kelotuvassa on pidetty lukuisia "Suvi -82-toimikunnan" kanssa useita palavereja.

23.5.1981 alkavat sitten XXII Automobiilien ja moot-

toripyörien retkeilyajot. Kuten kerroin, olemme päättäneet ottaa osallistujia mahdollisimman paljon. Kerhossamme on reilu 150 jäsentä ja ilahduttavan moni on tarjonnut apuaan ajojen järjestelyissä. Kaikkiin tehtäviin on saatu miehitys. Ajot päättyivät Vapaa-ajan maahan. Ajoihin osallistuvat ovat osa suurta "Tampere-tapahtumaa" Muutaman kuvan löysin. Ne on otettu Vapaa-ajan maahan maaliin tulevista autoista.

Ajot on ohi

En ala kertoa ajoista lähemmin. Hyvin ne menivät, mitään mokia en ole kuullut tapahtuneen. Vapaa-ajan maassa oli paljon autoihin tutustujia. Kaunis sää suosi ajoja ja näyttelyä. Me olimme Tonin ja Susannan kanssa vapaalipuilla "Moskovan Suuressa Sirkuksessa". Myös "Suvi -81-näyttely kierrettiin yhdessä. Seija ei ollut Tampereella. Hän vietti aurinkoista päivää kotona Heidin kanssa.

Muuten, jos haluat ajoista lisää tietoa, niin katso HS 2/1981.

Huh, tulipa pitkä juttu
Rane

KANNATUSJÄSENYYS

Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi

Kannattajajäsenyyteen sisältyy yhdistyksen oma lehti Hyrysysty haluamaanne osoitteeseen postitettuna (yksi lehti per ilmestynyt numero)

Lisäksi nimenne ja tunnuksenne näkyvyys ja tunnuksenne halutessanne vuodeksi: julkaisuissamme, tapahtumissamme ja kotisivuillamme.

Kannatusjäsenyyden hinta on 100 euroa/vuosi. ALV on 0%, koska yhdistys ei ole alv-velvollinen.

Ilmoitattehan yhteystietonne ja julkaisuihin haluamaanne nimen sähköpostilla:
tammob1964@gmail.com



Dixie Flyer

USA:n etelävaltioissa oli vielä sisällissodan jälkeistä kaunaa pohjoisen jenkkejä kohtaan. Autoja kuitenkin haluttiin ja tarvittiin – valitettavasti autojen valmistajat olivat käytännössä kaikki pohjoisessa.

Tämän tilanteen ymmärsi Kentucky Wagon Manufacturing Company, tunnettu kärryjen valmistaja. Heillä oli jo kokemusta kuorma-autojen valmistuksesta; Urban Electric (1912 -16) ja bensiinimootto-

rinen Old Hickory (1914-23). Vuonna 1915 ostettiin autonvalmistaja Herculeksen konkurssipesä ja laitteet toimitettiin Kentuckyyn.

Yhtiö perusti autojen valmistusta varten sisaryhtiön nimeltä Dixie Motor Car Company. Ensimmäinen auto esiteltiin helmikuussa 1916. Autossa oli joitakin Hercules osia, mutta oli pääosin omaa suunnittelua. Ensimmäisissä autoissa huomiinarvoista oli pyöristetty tuli-



Dixie Flyer 1917



Dixie Flyer mainos 1921

pellin yläosa, jossa pystyssä oleva tuulilasi suoraan seisojien jousilla kiinnitetty jäähdyttäjän värinän poistamiseksi. Moottori oli nelisylinterinen koko Dixie Flyerin elinkaaren. Aluksi moottorin toimitti Lycoming, joka vaihtui myöhemmin Herschell-Spillmanin valmistamaan.

Dixie Flyerin historia oli melko värikäs, sillä jo 1917 Shadburne Brothers osti yhtiön. Lähes välittömästi Kentucky Wagon Manufacturing osti sen takaisin. Kentucky Wagonin viimeinen Dixie Flyer oli urheilullinen, pinnavanteinen speedster Firefly 1922. Seuraavana vuonna yhtiö päätti luopua autovalmistuksesta (kärryjä tehtiin vielä yhdeksän vuotta) ja myi yrityksen kolmelle muulle; Associated Motor Industries,

Jackson ja National. Kaikki jäljellä olevat Dixie Flyerit (ja vastaavat Jacksonit) myytiin pois suurella alennuksella. National sen sijaan jatkoi valmistusta, mutta sen oma toiminta oli jo tulossa loppusuoralle ja päättyi 1924. Seitsemän vuoden aikana kaikkiaan noin 10000 Dixie Flyer autoa valmistettiin.

Texan

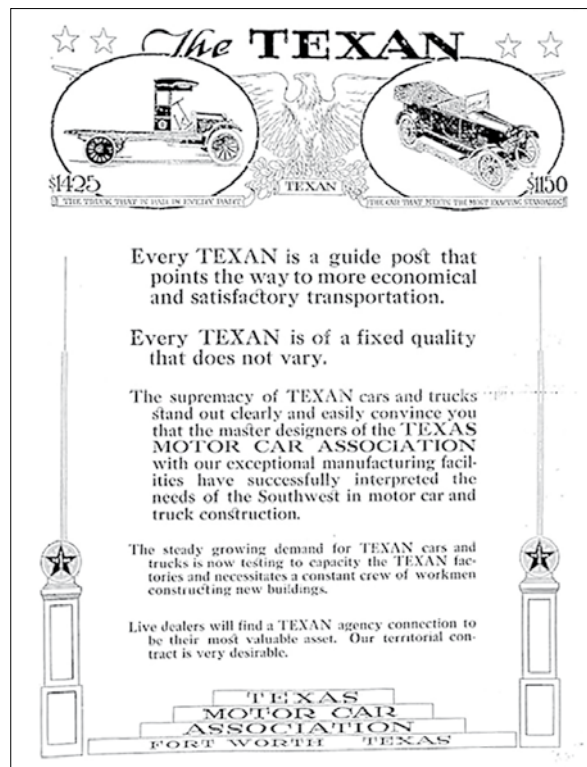
Toinen etelävaltioissa sijainnut valmistaja oli Texas Motor Car Association, joka valmisti autoja Texan merkillä. Herrat H.J. Wells Detroitista ja F.E. Cretto Dallasista perustivat Texas Motor Car Associationin joulukuussa 1917. Yrityksen nimessä oudohko termi Association (yhdistys) johtui siitä, että kyseessä oli eräänlainen osuuskunta. Kukaan osakkeenomistajista ei saanut omistaa yli 500\$ arvosta osakkeita. Tarkoitus oli kerätä 5000 osakasta.

Ensimmäinen Texan oli itseasiassa Elcar, jota oli sopivasti muutettu. Tästä saatua oppia käytettiin hyväksi varsinaisessa Texan prototyypissä. Sota Euroopassa viivytti sarjavalmistuksen alkua ja auto saatiin myyntiin vasta 1920. Hinta oli tällä välin noussut huomattavasti (850\$ => 1000\$). Auto itessään oli varsin tavanomainen aikansa koottu tuote eli käytännössä yritys ei itse valmistanut



komponentteja. Moottoriksi oli valittu nelisylinterinen Lycoming. Suunniteltua kuorma-autoa ei koskaan valmistettu.

Tuotanto oili tuskin alkanut kun yritys joutui selvitystilaan lokakuussa 1920. Syinä mainittiin vaikeudet omaisuuden realisoinnissa ja pankkilainan saannissa. Huhtikuussa 1921 velkojat ilmoittivat, että tuotantoa pitää jatkaa ja koota tehtaalla olevat 100 viimeistelemätöntä autoa. Ne tiettävästi viimeisteltiin ja myytiin. Kesällä 1921 osakkeenomistajat yrittivät vielä saada yrityksen jaloilleen, mutta



Texan mainos 1917

se ei onnistunut. Huhtikuussa 1922 Fort Worthissa sijainnut tehdas myytiin Moco Monkey Grip Rubberille, joka valmisti kumisaappaita.

Texanin valmistusmäärä jäi pieneksi, vain noin 200 autoa ehdittiin koota.



Eräs harvoista säilyneistä Texan autoista (Central Texas Museum of Automobile History, Rosanky, TX)



Texas Motor Car Associaton osakekirja

Punainen unelma

– matka kohti CLK:ta

Jokunen vuosi sitten aloin haaveilla avoautosta museoauton rinnalle. Ajattelin, että kyllähän yksin keskustassa asuvalla miehellä pitää olla vähän erilaisia autoja. Käyttöauton lisäksi löytyi ’76 vuoden 280 SE Mersu – hieno ajella ja arvokas kuin vanha herrasmies. Vastapainoksi 1993 vuoden Mini toi iloa aivan toisella tavalla.

Silti ajatus youngtimer-avoautosta alkoi pyöriä mielessä yhä useammin. Iltaisin selailin Nettiautoa kuin unisutua, mutta sopivan hintaista avoa ei tahtonut löytyä. Ja kyllähän neljäs auto olisi ollut jo mahdollon sijoittaa mihinkään. Aloin varovasti pehmittää ystävääni Samia – josko hän ottaisi Mersun hoiwiinsa, kun lupa uuden harrasteauton hankintaan hänellä oli jo saatu. Asia jäi muhimaan, ja minä jatkoin selailuja.

Sitten, eräänä heinäkuun lopun päivänä, juuri kun loma oli päättymässä, silmiini osui ilmoitus punaisesta CLK-Mersusta. Olin heti myyty. Olin nähnyt aiemmin vain hopeisia ja mustia vastaavia, mutta tämä punainen – se oli jotain ihan muuta! Ilmoituksen tiedot kuulostivat lupaavilta, vaikka tiesin, ettei niihin aina kannata liikaa luottaa. Harmi vain, että auto oli Oulussa. Ei ihan helppo pihahdus katsomaan.

Juttelin omistajan kanssa, ja kertomus pitkästä kesäkäytöstä vakuutti minut: tämä olisi se auto. Ystävänä naureskeli: ”Eihän toi ole mikään avoauto.” No ei, mutta kun kyljen ikkunat avaa, niin kyllä sillä saa tukan sekaisin!

Muutaman keskustelun ja



Mercedes W209 CLK 200 Kompressor Avantgarde Coupe 2d vm. 2005

valvotun yön jälkeen tein ehdollisen kaupan puhelimesta ja päätin lähteä hakemaan auton kotiin. Aamujunaan lippu ja kohti Oulua. Koko matkan mietin, mitä ihmettä olen tekevässä – kolme autoa kotona ja yhtä lisää ostamassa, eikä edes parkkipaikkaa sille.

Perillä kaikki huolet unohtuivat. Ihastus vei mennessään. Onneksi hinta oli sovittu etukäteen, sillä innossani olisin varmasti unohtanut tinkimisen. Auto vastasi odotuksia, ja pitkä ajomatka kotiin alkoi. Niin innoissani olin, että ajoin Oulusta Tampereelle yhdellä wc-pysähdyksellä! Auto tilapäisparkkiin, ja väsyneenä mutta onnellisena nukkumaan.

Seuraavana päivänä alkoi arki – ja työteho oli mitä oli.

Yllättäen myyjä soitti. Ajattelin heti, että jokin oli mennyt pieleen. Mutta ei – hän oli valvonut yön ja kätynut kauppa. Halusi auton takaisin, tarjosi 500 € enemmän ja lupasi hakea sen Tampereelta. Vastasin napakasti: ”Kauppa on tehty. Auto pysyy täällä.”

Sittemmin sain Samin ostamaan 280 Mersun, ja sain kaikki kolme autoa suojaan. CLK on parin vuoden aikana saanut osakseen huolenpitoa ja fiksausta sekä tarjonnut monia nautinnollisia kilometrejä. Nykyään se nauttii FIVA-luokituksen mukaista youngtimer-statusta – 20 vuoden ikä ja erityisen hyvä kunto. Vakuutusyhtiökin myönsi harrasteajoneuvokaskon.

Tarkoitukseni on osallis-

tua autolla myös tapahtumiin. Olemme Tampereen seudun mobilistien hallituksessa suunnitelleet, että tuleviin ajoihin otetaan mukaan myös nuorempia ajoneuvoluokkia ja harrasteautoja. Näin saamme laajennettua osallistujakuntaa entisestään.

Minikin on sittemmin vaihtunut uudemman päämuseoautoon, ja CLK:n seurana on nyt vuoden 1991 Ford Orion. Koska en ole kummoinen rakentaja, turvautun helpompiin nuorempiin autoihin – ja niin jää enemmän aikaa yhdistyksen asioiden edistämiseen.

Teksti ja kuvat Petri Kata



Kulttuuriperinnön pelastus vai talkootyön uudelleen herätys

Yhdistyksen hallitus sai elokuun kokoukseen tiedon pitkänlinjan jäseneltä Pekka Kuismalta, että Järvelässä olisi myynnissä Benz Gaggenau kuorma-auton aihio. Hallitus käsitteli asiaa ja päätti, että otetaan yhteys myyjään ja tiedustellaan asiaa tarkemmin. Onhan yhdistyksellä Benz Gaggenau-paloauto jo omistuksessa. Tarkemman yhteydenoton ja saatujen kuvien jälkeen hallitus päätti hankinnasta.

Yhdistyksen luottomies Raimo Mesiranta lupautui hoitamaan kuljetuksen. Muutama talkoomies lähti Raimon kanssa hakemaan ostosta Järvelästä kotitalliin. Muutaman tunnin siirtourakan jälkeen ja Raimon hienon siirtokaluston avustuksella matka Restaurannan tallia alkoi. Kuorma purettiin tallin pihaan odottamaan syystalkoiden päivää. Syystalkoiden aikana inventoitiin mukana tulleet osat ja runko siirrettiin latoon odottamaan seuraavia toimenpiteitä.

Perusteellisen tutkimisen jälkeen todettiin auton rungon olevan ikäänsä nähden hyvässä kunnossa. Mukana olevissa osissa on käyttökuntoinen hunajakkenojäähdytin, ehjä ajovalopari ja ehjä ikkunankehys. Rungossa on kiinni vaihdelaatikko ja takakakseli perämurikoineen.

Auton tarkan vuosimallin selvitys valmistenumeron mukaan on käynnissä. Tämän hetkisen tiedon mukaan vuosimalli on 1920-luvun taite. Eli auto on vanhempi kuin yhdistyksen Benz-paloauto, joka on vuosimallia 1922. (Valmistekilven mukaan alusta todennäköisesti



Siirto käynnissä kohti kuljetusta

on valmistunut vuonna 1921 ja rekisteröity elokuussa 1922 paloautona Hämeen läänin rekisteriin.) Juha Kaitasen selvityksen (kts. Hyrysitys 1/2020) mukaan Benz Gaggenau-ajoneuvoja on

tiedossa viisi kappaletta, eli tämä on kuudes säilynyt Benz Gaggenau Suomessa. Benz Gaggenau oli suhteellisen yleinen kuorma-autoalusta 1920-luvun alussa; Posti hankki vuonna 1921

Benz Gaggenau-autoja syrjäseutujen linja-autoliikenteen ja postin kuljetuksen. Myös Suomen Armeijan Autojoukot hankkivat vuonna 1923 miitä. Ne ovat kaikki kadonneet. Jostakin postin autosta on valmistekilpi tallessa.

Otsikossa mainittu Kulttuurihistoriallinen pelastus on toteutunut, mutta onko tästä hankinnasta apua käynnistämään yhdistyksessä vuosia sitten vallinneen talkootyön uudelleen? Mainittakoon, että yhdistyksen ajoneuvot Diamond T-linja-auto, Chevrolet-kuorma-auto, Benz Gaggenau-paloauto ja Goliat Express ovat yhdistyksen jäsenten talkoilla kunnostamia. Kunnostusporukkaa kutsuttiin Maanantaikerhoksi tai Karhukoplaksi.

Teksti ja kuvat A-P Lällä



Valmistekilpi



Kuljetuskalusto on kunnossa



Kuormausta käynnissä



Kuorma Restaurannan pihassa

Kokemuksia autoilusta 1970-luvulla

Pidin Tampereen seudun mobilistien luontosarjan neljännen luennon 9.9.2025 Autojen ja autoilun historiasta 1970-luvulla. Alkuperäinen nimi oli autojen historia. 1970-luku oli autoilun muutosten vuosikymmen ja ai-
hetta laajennettiin käsittelemään autoilun muutokset. Luento perustui lakeihin ja tutkimuksiin. Tässä artikkelissa kerron, miten olen itse kansalaisena kokenut luennossa esitetyt asiat.

Suuret ikäluokat mullistivat Suomen

Olen syntynyt vuonna 1949 suurten ikäluokkien aikana. Sain kuorma- ja yhdistelmäauton ajokortin vuonna 1967. 1970-luku oli itselläni autoistumisen aikakausi. Ostin vuonna 1967 ensimmäisen käytetyn auton, Opel 1700 Olympian. Siitä lähtien minulla on ollut auto. Suuret ikäluokat aikuistui-
vat ja aloittivat itsenäisen elämän sekä muuttivat kotoa pois vuosikymmenen alussa. Niin tein minäkin. Suomen vaurastuminen alkoi samaan aikaan. Äidit lähtivät töihin, kun lastenhoito kotona loppui. Sain vakitu-
isen työpaikan 16.9.1970 Jyväskylän maalaiskunnasta. Menin saman tien naimisiin ja saimme kaksi poikaa vuosikymmenen alus-
sa. Tämä vaihe oli silloin ihan normaalia elämää.

Autot vaihtuivat

Autoa vaihdettiin noin vuoden välein. Autoilu yleistyi ja lin-
ja-autoa emme juurikaan tarvin-



1970-luvun henkilöauto Volvo 244 DL 2,1 vm 1978

1970-luku oli autojen ja autoilun muutosten ja kehityksen vuosikymmen.

Autotuonti vapautui Suomessa vuonna 1962. Siihen saakka autoja saattoi tuoda vain viranomaisten luvalla. Tuonin vapautuminen toi vaihtelua Volga- ja Mosse-voittoiseen, sinänsä ikimuistoiseen 50- ja 60-lukuun.

1970-luvulla sodasta oli kulunut sen verran aikaa, että maa alkoi vaurastua. Maahan tulvi autoja eri puolelta Eurooppaa ja kauempaakin – Suomen autokanta kasvoi merkittävästi 70-luvulla.



Mosken kehitys

Lähde: Autoilun historia Suomessa Mobilia Kireti Lehtomäki



GAZ-24 "Volga" on neuvostoliittolainen, vuosina 1970–1985 valmistettu henkilöauto. Autoa valmisti Gorkin autotehdas (Gorkovskij avtomobilnyi zavod).

Tampereen seudun mobilistit Luentosarja autojen historiasta Aako Nieminen

1970-luku oli autoilun muutosten vuosikymmen

Itäautot alkoivat vaihtumaan länsiautoihin



Volga vm 1970



Mercedes-Benz 1975

Tampereen seudun mobilistit Luentosarja autojen historiasta Aako Nieminen

Länsiautojen tuonti lisääntyi ja niitä rupesi saamaan monen hintaisia ja laatu-
isia. Vehon järjestämä ns. Taksiralli Mersun tehtaalle, jossa auton ostaja sai noutaa ostamansa auton suoraan tehtaalta, vaikutti Mersu kannan lisääntymiseen takeissa. Mercedes oli valmis korvaaja itäautoille.

neet. Ei tarvinneet muutkaan saman ikäiset. Auto oli silloin välttämätön kulkuväline. Lapset matkustivat takapenkillä ilman turvavöitä ja se hillitsi nopeuksia. Toinen syy oli jat-
kuvat autoremontit. Autoa yritti sääliä, ettei tarvitse taas tuh-
lata perheen rahoja remonteihin. Auton osto ja rahoitus oli sil-
loin helppoa. Osamaksukauppa oli yleisin maksutapa. Mikäli lähti puhtaalta pöydältä ilman

vaihtoautoa, niin tarvitsi 60 prosenttia käsirahan. Seuraavan auton hankinnassa vaihtoauto oli osa käsirahaa – jos kauppias vaihtarin huoli?

Turvallisuus

Tiestön kehittyessä ja ajono-
peuksien kasvaessa ruvettiin kiinnittämään huomiota au-
tojen turvallisuuteen tai silloin pikemminkin turvattomuuteen.

Vuosikymmenen alkuvuosina oli suuret maantiekulemat normaalitypauksia. Ei niitä isommin ihmety. Syyt tiedettiin ja kohellus oli yleisin syy. Presidentti Urho Kekkosen uudenvuodenpuhe 1.1.1973 pisti vauhtia turvallisuusasiaan,

Meillä oli aina semmoisen huonokulkuinen käytetty perheauto, jolla pääsi pitkässä alamäessä 100 kilometriä tunnissa. Näillä vauhteilla olisi saanut vain mustelmia, jos olisi ojaan suistunut. Kattonopeudet eivät minua häirinneet. Ajettiin liikennemerkien näyttämän rajoituksen mukaan. Erilaisten autoilun pakot aiheuttivat normaalia vastarintaa.

Muistan tapauksen turvavyön käyttöpakosta. Meillä oli Volvo 144 ja siinä oli 3-pisteturvavyöt. Kauppa oli puolentoista kilometrin päässä ja tarjosin naapurin rouvalle kaupan edestä kyydin kotiin. Rouva sanoi heti, ettei hän laita turvavyötä, ei kai täällä poliisia ole. Sanoin, ettei se poliisia varten ole. Kyllä se on turvallisuutesi takia, jos ajamme kolarin. Rouvalta tuli vielä yllättävämpi vastaus. Et kai sinä kolaria meinaa ajaa näin lyhyellä matkalla. Sanoin vaan, katsotaan kotopihassa, kuinka kävi.

Varoituskolmio pakko tuli vuonna 1972. Se ei ollut iso murhe. Ajovalot tuli Suomessa pakolliseksi 1972 taajaman ulkopuolella. Ajovalojen sijasta voitiin käyttää huomiovaloja, joita autoihin asennettiin etenkin 1970-luvulla. Tällä kiertettiin kaikki valosäädökset.



Kattonopeusrajoitusten käyttöönotto

Tiestön kehittyessä ja ajonopeuksien kasvaessa alettiin kiinnittää huomiota autojen turvallisuuteen tai silloin pikemminkin turvattuuteen.

1962 Suomessa kokeiltiin 90 Kokeilu tapahtui Turun ja Porin, Uudenmaan ja Hämeen lääneissä, ja se kesti neljän kuukauden ajan.

1968 tuli yleinen 110 nopeusrajoitus kesäisin ja 90 syksyisin

Pysyvän nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen alkoi Suomessa 1973 sen jälkeen, kun presidentti Urho Kekkonen oli esittänyt nopeusrajoituksia uudenvuodenpuheessaan.

Nopeusrajoituskokeilu alkoi elokuussa 1973 Etelä-Suomessa suurin piirtein linjan Kokkola-Savonlinna eteläpuolella.

Rajoitukset 70 tai 90 koskivat valta- ja kantateitä. Moottoritiet, tavalliset maantiet, paikalliset ja kylätiet jäivät kokeilun ulkopuolelle, eikä niille vielä tuolloin asetettu nopeusrajoituksia.

Suuri osa alemmin voimassa olleista rajoituksista muutettiin 60 tai 80 rajoituksiksi.

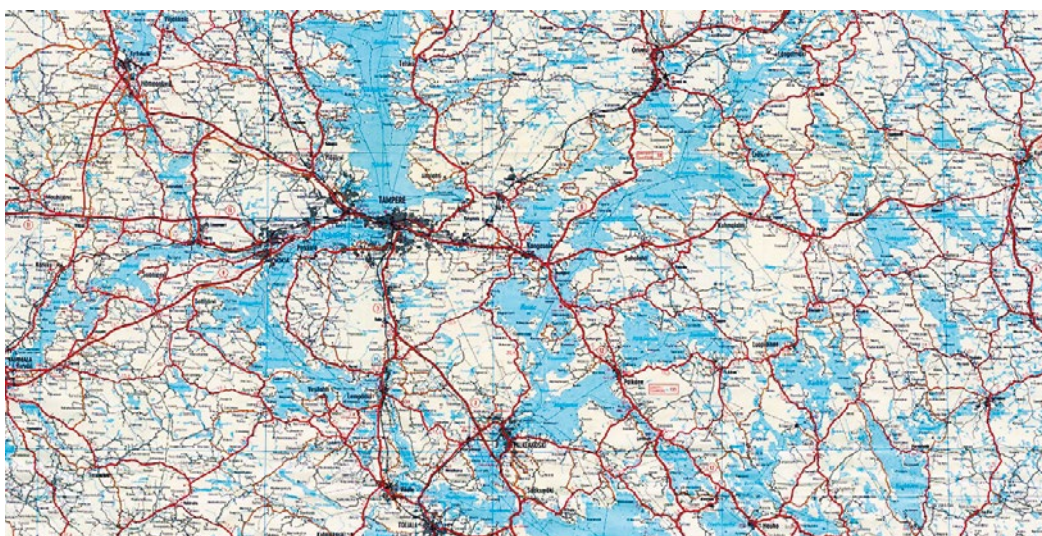
100 km/h -omamassa alle 1,8 t otettu käyttöön vuonna 1981

Öljykriisin vuoksi koko Suomen alueella määrättiin 21. joulukuuta 1973 alkaen kaikkien ajoneuvojen suurimmaksi sallituksi nopeudeksi 80 ja tämä rajoitus oli voimassa kesäkuun loppuun 1974 saakka

9.9.2025

Tampereen seudun mobiilitiet Luontosaari autojen historiasta Asko Nieminen

Länsiautojen nopea lisääntyminen liikenteeseen aiheutti paljon onnettomuuksia. Tiestön ja autoilun kasvaessa jotain piti tehdä vauhdin hiljentämiseksi. Alkoivat kattonopeuskokeilut, jotka vakiintuivat pysyviksi vuonna 1978. Vuonna 1972 tieliikenteessä kuoli 1156 ihmistä ja loukkaantui 16 028. Vertailuna vuonna 2024 kuoli 177 ihmistä ja loukkaantui 3 444.



Kartta 1970-luvun tiestöstä Tampereen ympäristössä. 1960-luvulla vielä kaikki pohjoiseen, itään ja etelään kulkeva liikenne meni Kangasalan Huutijärven risteuksen kautta. Sääksmäen silta valmistui 1963 ja Helsingin suunnan liikenne vaihtui sinne. Tampereelta Turkuun oli valmistunut 9-tie Vammalan ja Huittisten kautta. 9-tie Tampereelta jatkui Huutijärven kautta Orivedelle ja siitä Jyväskylään.

Maaöljykriisi

Lähi-idän sodat ja kahnaukset saivat 1973 aikana maailmanlaajuisen energiakriisin. OPEC-öljyntuottajamaat julistivat vientikiellon Israelin tukijamaille. Öljyn hinta nelinkertaistui lyhyessä ajassa. Vaikka valtaosa Suomen öljystä tuli Neuvostoliitosta, valtioneuvosto teki joulukuussa 1973 päätöksen polttoaineiden ja sähkön säästämiseksi. Bensan säännöstelyyn ei kuitenkaan menty. Kattonopeus laskettiin kaikille autoille 80 kilometriin tunnissa. Asuimme kerrostalossa ja jouduimme määräysten mukaan tiivistämään ikkunat. Talo jakoi tiivisteet ja myös onneksi ohjeet, että vain

Öljykriisi 1973 innosti moniin kehityssuunnitelmiin. Silloin tuli myös mahdollisuus muuttaa tavallinen SAAB 99 ja Volvo 144 petroli käyttöiseksi. Minä muiden mukana muutin oman Volvo 144:n. Autonkorjaus oli silloin pääasiassa pihatyötä.

sisäikkuna tiivistetään. Muuta harmia en muista kriisistä olleen. Auton lämmitys rajattiin 9 tuntiin vuorokaudessa. Autoisamme ei ollut lämmittimiä ja tämäkin rajoitus jäi kokematta. Määräykset olivat voimassa toukokuun 1974 loppuun.

Petroliautot tulivat vaihtoehdoksi bensiinille. Uudenkaupungin autotehtaalla vuonna 1979 esiteltiin petrolia ja bensiiniä automaattisesti yhdistelevä Saab 99-malli. Alun perin ajatuksena oli käyttää bensiinin ohella metsäteollisuuden sivutuotteena saatavaa puupohjaista tärpättiä. Taustana oli öljykriisi, joka herätti Suomessa ajatuksia polttoaineomavaraisuudesta. Valmistus lopetettiin 1984 polttoainejakeluyritysten vaatimuksesta: vähän kysytyn petrolin jakelu asemilla oli kannattamatonta.

Saabin ohella alkoi liikkua huhuja, että 99 Saabin ja myös 140-sarjan Volvon voi itse muuttaa petrolille helposti ja halvalla. Huhu piti paikkansa ja lähes kaikki näiden autojen omistajat alkoivat askartella petro-autoja. Käyttöönotto tarvitsi vain 34 markan muutoskatsastuksen. Tankkiin sai laittaa 40 prosenttia petrolia bensiinin sekaan. Seuraavana vuonna tuli uusi määräys, että tarvitaan erillinen vähintään 12 litran bensatankki ja petrolin esilämmitys ynnä muuta. Verotuksella tämäkin harrastus saatiin loppumaan. Neljän vuoden kuluttua vero nousi jo 1 040 markkaan. Tähän loppui ”halvalla ajelu”. En koskaan laskenut, tuliko halvemmaksi – tuskin tuli. Tästä olen kirjoittanut artikkelin Hyrrysyyssyyn 1/2020. Risto Salminen on kertonut oman tarinansa tehdas-Saabista Hyrrysyyssyissä 2/2020 ja 3/2020.

Piilofarmarit, pakettiauton verokohtelu (verosuunnittelu autot)

Pakettiautot olivat Suomessa pitkään vapaita vuonna 1958 säädetyistä autoverosta, jolla puolestaan rasiitettiin henkilöautojen ostajia. Pakettiautot katsottiin luonteeltaan hyötyajoneuvoiksi, joita hankittiin tavarankuljetukseen ja siten talouselämää hyödyttämään. Tämä mahdollisuus poistui vuonna 1971 tehdyn lainmuutoksen nojalla. Pakettiauton ajoneuvoikohtai-

Hyötyautot ja ajoneuvot

Nämä kaikki olivat aikansa hyötyautoja. Suurin osa 1970 mallia



8.9.2025

Tampereen seudun mobiilit Luentosarja autojen historiaa Asko Nieminen

Hyötyautojen ja ajoneuvojen muun muassa kuorma- ja linja-autojen länsimaistuminen vaikutti niiden kehitykseen Suomen tieliikenteessä. Tiestön kehittyminen mahdollisti kokonaispainojen korottamisen 35 tonnista 42 tonniin. Näin saatiin molempiin suurempi hyötykuorma.



1970-luvun kuorma-auto. Veteraanikuorma-autoseuran Sisu vm 1973.

seksi nopeusrajoitukseksi määrättiin 80 kilometriä tunnissa ja rajoitusmerkki takaoveen. Autoveroton pakettiauto maksoi reilusti alle puolet henkilöautoveron version hinnasta.

Vuosien mittaan löytyi kylä lukuisia porsaanreikiä, joilla hienoista farmariautoista saatiin halpoja pakettiautoja. Näistä muistan monta katkeaa farmariauton omistajaa, jotka maksoivat autoistaan puolet enemmän verokohtelun vuoksi. Yhtään kantelua naapurin piilofarmarin käytöstä perheautona en muista.

Hyötyautot ja -ajoneuvot kehittyivät huomattavasti koko vuosikymmenellä. Näistä minulla on kokemuksia 1970-luvulta silloin tällöin kuorma-autolla ajamisesta.

Enemmän istuin repsikan paikalta. Ammattikuljettajana olen ollut 12 vuotta 2007–2019 ja kuljettanut rahtia eri puolille Etelä-Suomea. Luovuin kuorma-autokortista 2021. Olen nyt istunut muutaman kerran Veteraanikuorma-autoseuran vm. 1935 Sisun ja 1973 Kontio-Sisun repsikan paikalla Vetkun keikoilla eri puolilla Suomea. Näiden kyydissä huomaa, miten suuri ero on hyötyautoissa tapahtunut 50 vuodessa. Nyt on ilmajouset, 200–700 hv turbomootorit, vakionopeussäädin, tehostettu ohjaus ja samat tai paremmat mukavuudet kuin henkilöautoissa. Kuormat lastataan pääasiassa koneilla, on perälaustanostimet, aukeavat kyljet ja vaikka mitä.

Tieverkko muuttui

Teiden kehitys 1970-luvulla oli iso asia. Valtatiet ja osa kantateista sai asfalttipäällysteen. Öljysoralla oli jo aiemmin päällystetty joitakin teitä 1960-luvulla. Valtatie 9 pohjoisen, Vt 12 idän ja Vt 3 etelän liikenne meni Kangasalan Huutijärven kautta, josta haarautui omiin suuntiinsa. Sääksmäen silta avattiin vuonna 1963 ja Vt 3 siirtyi sinne. Eniten seurasin Jyväskylän Vt 9 tien valmistumista, koska asuimme edelleen Jyväskylän perällä. Jyväskylän tie meni edelleen Huutijärven kautta. Uusi 9-tie Orivedeltä suoraan Tampereelle valmistui monen patkuvaiheen jälkeen 1980-luvun alussa.

Täysipainoista tietoa

Tiistaina 14.10. Tammobin autoluentosarja ehti jo viidenteen luentoonsa. Aiheena oli 1950- ja 1960-luku, muotoilun vuosikymmenet. Aihe on tosi vaikea. Aikajakso oli Euroopassa ja osin maailmassa kansanautoistumisen kausi, jota Suomessa saatiin vielä sivusta seurata. Autotehtaita oli kaikissa Euroopan maissa paitsi Albaniassa ja Suomessa ja ne työnsivät markkinoille jos jonkinlaista härveliä, joilla uskoivat tekevänsä hyvää tulosta. Jonkinlainen yhteinen johtolanka autoteollisuudessa oli 1950-luvulla, että lähdettiin niillä malleilla ja tekniikoilla, joilla oli pärjätty 1930-luvun loppu ja vielä vuonna 1941 niissä maissa, jota sota ei suoranaisesti vielä koskenut. Ehkä on mielenkiintoista, että Volkswagen, vaikkei sen teollinen valmistus ehtinyt kunnolla vauhtiin ennen sotaa, oli konstruktioiltaan ja muotoilultaan aivan 1930-luvun alusta. Opel ja Citroën olivat sukupolven edellä itsekontantivine rakenteineen. Mutta Volkcareita osti koko Eurooppa.



Ihmisillä on aina haave jostain autosta. Jan-Erikin lapsuuden haave oli siipijenkki, Cadillac Coupe de Ville vm. 1960. Hän joutui odottamaan haaveensa täyttymistä aikuisiksi asti. Mutta lopulta hän pystyi sen hankkimaan. Sitten tulivat uudet haaveet, jotka poikkisivat kauas siipijenkistä. Mutta viesti oli, että ihminen hakee aina jotain, joka perustuu kokemukseen, mutta näyttää jostain syytä kiinnostavalta.

Jan-Erik Laine oli vieraileva tähti. Hyvin ”meidän pojat” ovat selvinneet omista luonnoistaan, mutta vierailevalla tähdellä oli oma roolinsa. Hän on koulutettu teollinen muotoilija ja osasi avata aiheensa mielenkiintoisesti. Väkeä oli kuin pipoa. Laskin jo varttia ennen alkua ennätykselliset 24 kuulijaa ja esitelmän alkuun mennessä 30 läsnäolijan raja meni rikki. Kuulijoiden joukossa

näkyi yksi Suomen tunnetuimmista teollisista muotoilijoista, jo eläköitynyt, joka selvästi oli hyvin innostunut esityksestä ja jäikin keskustelemaan Jan-Erikin kanssa. Myös isäntämme Asomasta jäi juttelemaan. Luontosarjan tavoitteena on herättää kiinnostusta kerhomme ulkopuolellakin.

Jan-Erikin lähtökohta oli, jonka hän vasta lopussa paljasti, että auto tai mikä tahansa teol-

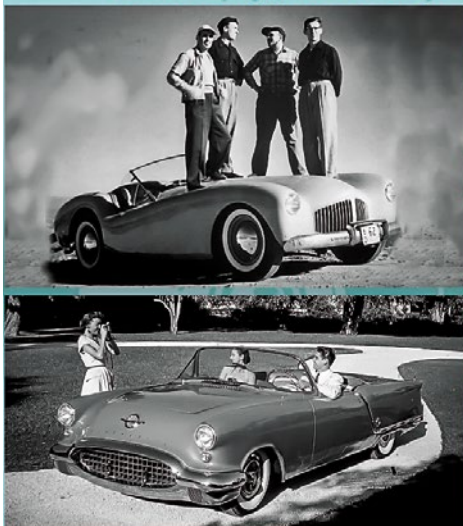
linen tuote, esimerkin omaisesti ”Fiskarsin sakset”, on valmistajatehtaansa osakkeenomistajille väline ansaita rahaa. Muotoilun tehtävä on tehdä tuotteesta osattajia kiinnostava.

Jan-Erikin teorian mukaan aina on lähdetty siitä mitä on; Ensimmäiset autot olivat hevosvaunuja ilman hevosia tai polkupyöriä, joihin lisättiin kolmas ja neljäs pyörä ja sitten tietysti moottori. Jo varhain 1900-luvun alkuvuosina syntyi pitkäikäinen auton perusrakenne: ohjaus etupyörissä, moottori edessä ja veto takana. Tämä sääteli auton muotoilua pitkään. 1930-luvulla katto tuli autoon lopullisesti, kun autojen käyttö muuttui ympärivuotiseksi. 1930-luvulla kehitettiin myös etuvetoiset autot ja takamoottoriset autot kaupalliseksi tuotteiksi.

1940-luvun lopulta alkaen alkoi uusi Pelle Pelottomien kausi, kun toisaalta haettiin ja testattiin asiakaspalautetta autojen muotoilutyyliä, joita usein haettiin avaruusraketeista. Harmi, ettei kaikkia Jan-Erikin dioja voi julkaista lehdestä ihan tilankäytön vuoksi julkaista, mutta huileita viritelmiä niissä vilisi.

Kokena esiintyjänä Jan-Erik päätti esityksensä ”yhden miehen” autoon. Ajoneuvohistoriassa on useitakin, vaikka suhteellisesti harvinaisia, suunnittelijoita, jotka suunnittelevat koko hokötyksen yksin alusta loppuun. Esimerkiksi ➤

– Uusia tapoja, materiaaleja – rajattuja & rajattomia mahdollisuuksia



Brooks Boxer, 1950
Bill Tritt, Grasspar Boats,
Glass-reinforced plastic, GRP
National Plastic Exposition, Philadelphia 1952

YOU ARE INVITED TO THE FIRST SHOWING . . .
The Oldsmobile "STARFIRE"
Friday, Saturday & Sunday • Nov. 13, 14, 15



RAY E. NOLTING Oldsmobile Co. • 10105 Manchester, at Sappington Rd.

Lasikuituvahvisteinen muovi oli 1950-luvun alun uutuuksia, jonka uskottiin mullistavan automuotoilun sekä idässä että lännessä. Itä-Saksan insinöörit ilmoittivat valmistaneensa maailman ensimmäisen ”muovisen” auton tammikuussa 1952. Zwickau P70 oli valmistuksessa vuosina 1955–1959. Sen jälkeen 1930-luvun tekniikka siirrettiin Trabanttiin. Näitä ”Guttaperkka-Ferrareita” pidettiin lähinnä surkukupaisina räpistiminä. Duroplast on epäilemättä eräänlaista muovia, joka on vahvistettu tekstiilikuiduilla. Keksintönä se perustui sodan ajan korvike materiaaleihin. Glasspar-veneveistämä Yhdysvalloissa valmisti omalla merkillään urheiluauton korin lasikuidusta vuonna 1952, joka voidaan asentaa valmiille auton alustalle. Seuraavana vuonna ilmestyi Chevrolet Corvette. Volvokin kokeili Glassparin koria omaan tekniikkansa. Yrityksiä oli paljon, mutta aika vähän loppujen lopuksi muoviautoja valmistettiin.

hän oli valinnut Michel Bouén, joka on suunnitellut ensimmäisen sukupolven Renault 5:n.

Askon esitelmä edellisellä keralla nosti esitelmien tasoa kiinnostavaksi, mutta Jan-Erik nosti kyllä rimaa vielä korkeammalle. Nämä kaksi ovat hyvät mallit tuleville luennoille, samoin kuin toistaiseksi viimeisin Tuukan luento. Mutta kukin taaplaa tyylillään.

Teksti mpz
Kuvat Jan-Erik Laine

Tampereen Seudun Mobilistit ry:n auton historia luentosarjan päätösluento – Autoilun alkuaika 1800-luvulta 1920-luvulle on Auton ja tien museo Mobilian Talonpojan salissa, keskiviikkona 7. tammikuuta klo 17-18.



Project 122, 1967
Michel Boué

Michel Boué suunnitteli vapaa-ajallaan ilman mitään toimeksiantoa ja muuta velvoitetta 1960-luvun Minin idean pohjalta ajanmukaisen ajoneuvon. Vähän niin kuin kuva antaa ymmärtää, työ tehtiin kotiloissa. Kun hän esitteli sen työnantajalleen, kaikki pitivät sitä lähes täydellisenä konseptina ja valmistelut sen tuottamiseen aloitettiin heti. Kun Renault 5 tuli markkinoille vuonna 1972, siitä tuli Ranskan eniten ostettu auto koko valmistuskautekseen vuoteen 1985 saakka. Elämän tragiikkaa on, että Michel Boué menehtyi ennen kuin R5 ehti markkinoille. Toisen sukupolven R5 eli vuoteen 1996.



SYYSKUUSSA FALUNIN MARKKINOILLE!

Perinteinen Falunin reissu toteutettiin viime vuonna vuoden tauon jälkeen. Saatiin väkeä kasaan riittävästi. Nyt sinne pääsee taas!

Lähtö Kangasalta torstaina 3.9.2026 klo 12.00. Helsingin kautta Tukholmaan ja sieltä Avestan kautta Faluniin. Matkalle saattaa osua joku museo. Paluu Turun kautta Kangasalle sunnuntaina 6.9. noin klo 13. Jos Turussa on Syys-Heikki, niin käydään siellä sunnuntaiamuna.

Matkan hinta on noin 299 euroa per henkilö. Hinta tarkentuu, kun laivojen ja hotellin hinnat ilmestyvät, toivottavasti ne saadaan Hyrsy 1/2026:een. Hinta tingitään niin alas kuin sen hyvillä palveluilla voi saada. Hintaan sisältyy:

- Laivamatkat Hki-Tukholma ja Tukholma-Turku.
- Bussi-kuljetukset Kangasala-Helsinki, Tukholma-Falun Lugnet ja Falun-Tukholma, Turku-Kangasala.
- Bussi on käytössä Falunissa kenttäkuljetuksiin.
- Yöpyminen 2-henkilön huoneissa Scandic Falun Lugnetissa.
- Hotelliaamiainen Scandicissa.

Ennakkotiedot ja -ilmoittautumiset: prusiantti1@gmail.com. ja martti.piltz@gmail.com.
Ilmoittautumisen yhteydessä anna myös syntymäaikasi ja paikka, mistä nousee linja-autoon sekä osoite, mihin lähetämme laskun.

TERVETULOA MUKAAN FALUNIIN!

Tampereen Seudun Mobilistit ry



Auton teollisen kehityksen vuosikymmen

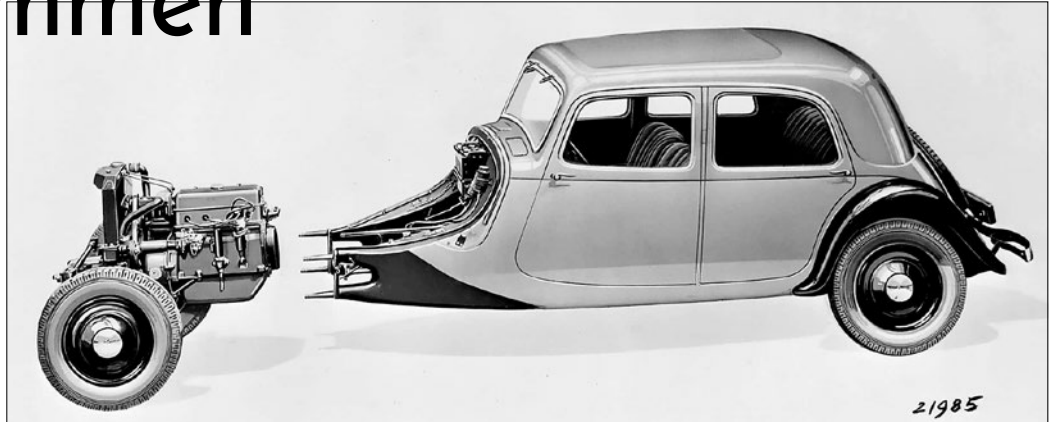
Tampereen Seudun Mobilistit ry aloitti maaliskuussa 2025 luentosarjan auton kehityksestä. Hieman poikkeuksellisesti auton kehitystä on käyty nykyajasta kohti autojen alkuhämää 1800-luvun lopulla. Yhteistyökumppaniksi lähti Kangasalan kirjasto, jolla on melkoisen hyvä autoalan kirjakokoelma ja hyvät tilat.

Esitelmät ovat olleet toinen toistaan parempia. Väkeä on kerennyt 20–40 henkilöä, mikä on kerhon tapahtumissa hyvä määrä ja myös luentotilaan sopiva määrä. Osanottajat ovat pääosin kerholaisia, mutta aina on joitakin ulkopuolisia kuuntelijoita ja keskustelijoita.

Luentosarja on edistynyt nykypäivän sähköautosta 1930-luvulle. Kerhomme autotietäjä Tuukka Perkola luonnehti sen monien muutosten vuosikymmeneksi. Autoteollisuus vakiintui Pelle Pelottomien uranuurtajien kokeiluista suurteollisuudeksi, jossa Yhdysvaltojen autotehtaat olivat ylivoimaisia. Ehkä nykypäivän tietotekniikan kehitysajanjakso on vähän samankaltainen: jotkut rikastuvat ja monet köyhtyvät, kun tuotteet ja palvelut osuvat tai eivät osu ostajan tarpeisiin. Ja se voittaa, joka osaa riittävän laadun ja pystyy tehokaseen tuotantoon. Yhteistä koko autoteollisuudelle oli, että auton valmistusta pyrittiin järjeistämään. Perustekniikkaa sovellettiin erilasiin kuoriin. Muotoilu ja vuosimallimuutokset vakiintuivat automarkkinoihin.

Suuri lama 1930-luvun taitteessa tuotti automaailman historian hienoimmat ja epäkäytännöllisimmät autot ja toisaalta poisti Pelle Pelottomien autopajat. Käsityönä monet legendaariset automerkit yrittivät menestyä huippuhienoilla ja -kalleilla erikoismalleilla, mutta tuotanto tai myynti jäi muutama kymmeneen, eikä niiden tuotoilla yritykset pärjänneet.

Kansan autoilua alettiin suun-



Citroën Traction Avant (=Etuveto) oli aikansa suuria ihmeitä. Tehtailija oli tutustunut Yhdysvaltalaiseen autojen suurtuotantoon ja teki Ranskaan siihen sopivan automallin. Kuvasta voisi päätellä, että moottori olisi niin voimakas, että se karkaa muusta autosta. Tosiasia oli päinvastainen, matala ja itsekantavana kevyt kori mahdollisti hyvän nopeuden suhteellisen vähällä teholla. Etuveto antoi autolle hyvät kaarreominaisuudet. Harmi vaan, että auto vei tehtailijan konkurssiin, mutta uudet rahoittajat valmistivat Traction Avantia käsittämättömän pitkän tuotantokauden vuosina 1934–1955. Kuva näyttää, kuinka pieneen pakettiin moottori, voimansiirto ja ohjaus on paketoitu.



Opel Olympian tuotanto alkoi vuonna 1936. Nimensä se sai vuoden 1936 Berliinin kesäolympialaisten kunniaksi. Se oli Saksan ensimmäinen itsekantava kori, josta tuli heti menestys. Sodan jälkeen se oli valmistuksessa vuosina 1947–1953 Super Olympia-prototyyppiin perustuvien muutoksin Rüsselsheimissä. Esittelytaulu mainostaa, että "Pleksilasista" tehty Opel Olympia-malli näyttää, kuinka turvallinen ja suojaava sen korirakenne on.

nitella ja kansalle piti saada sopivia autoja. Lähes joka maassa, paitsi Yhdysvalloissa, jossa sarjatuotanto oli jo vallitseva toimintatapa, kehiteltiin kansanautoa. Kuten Tuukka ääneen pohti, että menestynein kansanauto eli Volkswagen olikin oikeastaan Tattran kehittämä. Saattoi näin olla, mutta Volkswagenille rakennettiin noin miljoonan auton vuosituotantoon (amerikkalaisilla koneilla) pystyvä tehdas. Markkinointi aloitettiin lähes naurettavalla nimellä: "Kraft durch Freude" (Voimaa ilosta). Tämä johti sitten huikeaan menestyk-

seen 1950-luvulla. Sota-aikahan meni tehtaalla kaminoiden ynnä muun sotilastavaran tuotantoon.

Sotavuodet vuodesta 1939 alkaen muokkasivat autoteollisuutta paljon ja tuottivat suuren joukon erilaisia hyödyttömiä kulkuneuvoja. Toisaalta sarjatuotantoa tarvittiin massoittain tuhoutuvalle sotilasajoneuvokalustolle. Tämä lisäsi Yhdysvaltojen ylivoimaa, koska siellä tuotettiin suursarjavalmistukseen sopivia autotyypppejä, joista Jeep on tunnetuin. Yksi Tuukan teeseistä oli, että Saksa hävisi sodan, koska sen ajoneuvokaluston

tuotanto perustui pääosin siviili-autojen muunnoksiin. Tuotanto ei pysynyt tarpeiden tasalla, kun siviiliautojen monimutkaisia rakenteita piti vääntää verrattuna Yhdysvaltojen ja Neuvostoliiton sotilaskalustoon, jossa kaikki rakenteet oli standardoitu ja kaikki autotehtaat valmistivat muutamaa yhteistä mallia, joissa oli optimoitu erillisten mutterienkin määrä. Tuukan ajatus voi olla tosi: Kun on tarve volyymituotosta, niin ratkaisevaa on, että volyyimia pystytään tuottamaan.

Tuukka on perehtynyt auton historian noin 10-vuotiaasta alkaen (Kts. Hyrryrysy 3/2025 sivu 42) ja kun hän on (vasta) vähän yli 5-kymppinen, niin hän muistaa lukemansa. Se on aikoinaan johtanut hänet autojen veteraaniautoajojen voittoihin.

Tampereen Seudun Mobilistit ry:n auton historia luentosarjan päätösluento – Autoilun alkuaika 1800-luvulta 1920-luvulle on Auton ja tien museo Mobilian Talonpojan salissa, 4. tammikuuta klo 17:00–18:00. Esitelmän pitää Mikko Pentti.

Rallin ilta

Rallimuseon Ystävät ry järjestää kaksi kertaa vuodessa jäsenilleen Rallin illan. Samalla hoidellaan Syys- ja Kevätkokous. Yhdistyksen on perustanut Mobilian Rallimuseo. Yhdistys on kuusi vuotta ja Rallimuseo 10 vuotta vanha. Jäseniä on runsaat 300, joukossa myös monia Tammobilaisia.

Tiistaina 18.11. oli Syyskokous. Rallin illan aiheena oli Toyota Racing Finland ja esiintyjinä sen tähdet: Pasi Hagström (s. 1966) ja Jouni Ahvenlammi (s. 1961) sekä heidän kartturinsa Teppo Leino ja Tero Gardemeister. Puhetta johti Eero Wihuri. Maahantuoja pyöritti kotimaista rallitallia noin 10 vuotta 1980-luvun lopusta vuoteen 2001.

Yleisöä oli tupa täynnä, 140 jäsentä, joista puolet osallistuivat syyskokoukseen. Järjestelyt on treenattu aivan virheettömiksi. Kuvauksen hoiti Tammobinkin paljon käyttämä kuvaaja Tero Hakala eli Pelisalmi Oy.

Eniten olen seurannut Pasi Hagströmiä, koska hän on kotoisin Helsingin seudulta ja hänellä on motocross-taustaa kuten Bosse Grönholmilla. Hän



Keskellä on Toyota Corolla 1600 GT Rallimuseon näyttelystä. Takavetoisesta autosta, jossa oli tehokas 16-venttiilinen kone ja kevyt kori, pystyttiin rakentamaan kova menopeli. Jari-Matti Latvalakin aloitti uransa rallicrossista vielä vuonna 2001 Corolla GT:llä. Autosta vasemmalle ovat Tero Gardemeister ja Jouni Ahvenlammi ja oikealle Teppo Leino ja Pasi Hagström. Kuva Merita Mäkinen

oli crossin MM-sarjassakin aika korkealla. Bosse innosti Pasiin auton rattiin ja ensimmäisessä kilpailussaan vuonna 1990 Karjaalla voitti luokkansa.

Toinen tallin tähtikuski oli tamperelainen, Jouni Ahvenlammi, Tammer-Auton mies. Hän ajoi Toyota Racing Finlan-

dissa sen perustamisesta lopettamiseen saakka. Kartturi Teppo Leino oli Tammer-Autossa töissä – ja on edelleen, kuten Jounikin. Moni rallimies pitää ihmeenä, että Tampereelta voi tulla noin hyvin menestyvä rallikuski.

He ajoivat amatööriporihjalta.

Molemmilla on yksi rallin Suomen mestaruus: Ahvenlammilla vuonna 1990 ja Hagströmillä vuonna 1999, jolloin hän ennätyskallisesti voitti kaikki osakilpailut. Hyviä sijoituksia heillä on omissa SM-luokissaan ja yleiskilpailuissa roppakaupalla. Suomessa he olivat aina kärkisijoilla. Ulkomailla ei sitten mennyt aivan yhtä hyvin, vaikka joitakin sulkia tuli hattuun sieltäkin. Jos WRC oli heillä tavoitteena, kynnet lipsuivat kalkkiviivoilla.

Silloin suomalaiset olivat rallin huipulla: vuosien 1991 – 2002 aikana suomalaiset voittivat rallin maailmanmestaruuden 7 kertaa, muu maailma (lue Eurooppa) viisi kertaa. Suomalaiset kuskit, kuten Markku Alén, Juha Kankkunen, Tommi Mäkinen, Harri Rovannerä, Marcus Grönholm, Sebastian Lindholm, Mikko Hirvonen ja Toni Gardemeister miehittivät tehdastallit ja "oikeiden" automaiden kuskeillekin piti olla tilaa. Aina oli tulossa hyviä kuskeja maailmalta ja painetta oli Suomestakin. Mutta kovia rattimiehiä Ahvenlammi ja



Hieman harvahiuksinen porukka seuraa ohjelmaa hiiskahtamatta, 140 henkilöä on paljon missä tahansa puhetilaisuudessa, mutta Rallimuseon ystäville ralli on vähintään puoli elämää. Kuva melkein välittää sen hienon ja yhteisöllisen fiiliksen, mikä ainakin toistaiseksi on kaikissa Rallin illoissa valinnut ja erityisen voimakkaana tänä syksynä. Kuvassa vasemmalla juontaja Eero Wihuri. Kuva Merita Mäkinen.

Hagström olivat.

Toyotan F1- projektin takia rallitoiminta ajettiin alas ja myös Toyota Racing Finland lopetettiin vuonna 2001. Pasi Hagströmin siirtyi Subaruilla Tommi Mäkisen etuautomieheksi ja testikuljettajaksi vuoteen 2007 asti. Subaruilla Hagström pääsi virallisena kuljettajana ajamaan USA:n mestaruussarjan kaksi viimeistä osakilpailua 2003, joista voitti ensimmäisen. Toinen sortui kartturin mokaan. Homman piti jatkua seuraavana vuonna, mutta kaikki romahti.

Tarinaa tuli

Nämä jo aikamiehen ikään eh-tineet herrat olivat erinomaisia puhujia ja Eero Wihuri oli tehnyt kotiläksynsä hyvin, niin kuin aina. Juttua tuli pari tuntia ja koko yleisö selvästi tempautui heidän tarinoihinsa. Ottaen huomioon joukon iän ja eturauhasvaivat, se oli lähes sankarityö.

Tarinoissa kävi selville, kuinka huikeita taloudellisia riskejä piti ottaa, kun piti löytää hyvää kalustoa. Ahvenlammi kertoi, kuinka Tammer-Auton korjaamosta tuli heidän mekaanikoja ja kuinka siellä yökaudet rakennettiin ralliautoja, joilla sitten omaa ajamista rahoitettiin. Tukea he saivat sekä Toyotan maahantuojaalta että jopa tehtaalta, mutta riskit he kantoivat itse. Toyotan rahoitus oli korkeintaan puolet kuluista. Melkein tuli kylmä hiki, kun Hagström kertoi, että hänen Ruotsista vuokraamansa Toyotan kuukausivuokra oli 35 000 markkaa ja täystuho olisi ollut 2,5 miljoonaa, siis markkaa eikä euroa, mutta jos yrittäen muistella sen aikaista palkkaani, niin huh huh!

Hienosti kumpikin näistä huippukuskeista kertoivat, että sitten eräänä päivänä muut asiat alkoivat tuntua tärkeämmiltä kuin taistelu sekunnin murtosista ja rahasta. Kuulosti vähän siltä, että aidosti tuli kilpailumittari täyteen ja sitten vaan lopetettiin kilvan ajaminen. Hyviä muistoja jäi kaikesta päätellen paljon. Molemmat jatkavat töitään autoalalla.

Mutta ei tässä vielä kaikki

Olen käynyt kaikissa Rallin



Rallimuseon ystävien syksyn Rallin illassa aiheena oli Toyotan maahantuonnin ralliin liittyvät vuodet ja niistä kertomassa vasemmalta oikealle Teppo Leino, Jouni Ahvenlammi, Pasi Hagström ja Tero Gardemeister. Mikrofonin varressa siis Pasi Hagström ja täysi tupa kuuntelijoita! Kuva Merita Mäkinen

ystävien illoissa, ihan kiinnostuksesta, kun ralli Suomessa oli alun perin ihan helsinkiläinen harrastus. Nytkin suuri osa yleisöstä oli "Primulan jengiä", jonka autoja käytiin kuolaamassa Autotalon Primulan edessä ja joskus rohkaistuttiin sisääinkin. Siltä ajalta on kuulematon ajatelma, olisko ollut Leksa Kinnusen: "Jos Primulan jengi haastaisi koko maailman muut rallikuskit kilpailuun, niin voittajasta ei ole mitään epäselvyyttä."



Olen tavannut Rauno Aaltosen Rallimuseon yhteydessä muutamia kertoja. Aina hän hämmästyttää esiintymistaidoillaan, kielitaidollaan, oivalluskyvyllään ja ystävällisyydellään. Liege-Sofia-Liege-rallin palkinnon luovutus oli hieno ele. Rauno oli vuonna 2010 yksi neljästä ensimmäisestä, jotka silloin kansainvälinen raati valitsi Rally Hall of Fameen. Hetki oli varmasti ikimuistoinen myös Rallimuseon Matti Vinhalle, joka on väsymättä uuranut Rallimuseon käynnistämiseksi ja ylläpitämiseksi vuosikymmenen. Samalla se on hänelle hieno muisto, kun eläke alkaa häämöttää. Kuva Merita Mäkinen

No se ajatus, joka edellä katkesi oli, että tämä "Rallin ilta" oli toistaiseksi paras kaikista. Se on melkein uskomatonta, koska edellisellä kerralla vieraina oli Markku Alén ja Kiikki Kivimäki, oman ikäluokkani ("suuret ikäluokat") kiistatta mailman paras parivaljakko. Ja heiltäkin tuli huikeaa tarinaa. Nyt oli uskomatonta katsoa 140 varttunutta ukkeliä, jotka jakoivat liikahtamatta seurata kaksi tuntia.

Loppujen lopuksi lauteille

ponkaisi kevyesti Rauno Aaltonen, ikä 87 vuotta, huolimatta siitä, että hänelle tarjottin apua ja portaita. Hän on tunnetusti äärimmäisen hyvä puhuja ja hänen tarinansa sisältävät aina jonkun viisauden. Hän johdatteli kuulijat siihen hetkeen, kun Mercedes Benzin kilpailupääällikkö Karl Kling soitti hänelle kesällä 1961 ja kutsui talliinsa. Yksi kilpailuista oli Liege-Sofia-Liege-ralli (myöhemmin Spa-Sofia-Liege), 4 000 kilometriä ja 96 tuntia eli siis neljä yötä ja neljä päivää ja vain yksi tunnin tauko. Rauno voitti vuonna 1964 Austin Healeyllä rallin, mutta vuonna 1961 Mersulla tiedettiin, että auto pärjää reissun kahdella vararenkaalla. Raunun kertoman mukaan aivan näin ei ollut. Viisi rengasta hajosi ja kolme kertaa jouduttiin asentamaan sisären-gas rikkoutuneeseen renkaaseen auton vakiotyökaluilla. Mutta maaliin päästiin. Muistoksi hän sai suuren metallipokaalin. Sen hän oli tullut lahjoittamaan Rallimuseolle. Aploodit olivat olivat valtavat. Rauno kruunasi tilaisuuden! Tällä kertaa hänen viisautensa oli tuleville autourheilijoille: "Opetelkaa vieraita kieliä!"

Uustuotanto – osia lähituotantona

Kuten aikaisemminkin moni harrastaja on todennut, harvinaisimmissa entisöintikohteissa varaosien saatavuus on pahimmillaan olematon. Silloin osat joudutaan valmistamaan itse tai teettämään alan harvalukuisilla osaajilla. Toki mitä nykyaikaisempiin menetelmiin mennään, sitä paremmin tekijöitäkin löytyy.

Nyt keskityn muutamaa huomattavasti toisistaan poikkeaviin menetelmiin, eli valamalla, 3D-tulostamalla sekä vesileikkaamalla tehtyihin osiin. Itse valu- ja mallinnustöihin en sen enempää puutu, niille löytyi ammattitaitoiset tekijät työkaluineen ja tiloineen, joten joskus töitä kannattaa myös ulkoistaa.

Ongelmallisimpia osia ovat yleensä sinkkipainevalua ole-

vat osat, joita vanhassa autossa on yllättävän paljon. Huokean hintansa ja erinomaisen valutarkkuuden takia sitä käytettiin varsinkin kahvoissa, koristeosissa, kaasuttimissa ja mittariston osissa. Ongelmana on kosteuden aiheuttama haurastuminen ja siitä johtuva turpoaminen. Pahimmillaan osat murenevät niitä purettaessa, koristeosat syöpyvät syville kraatereille ja saattavat mennä lopullisesti pilalle vanhaa galvaanista pinnoitetta poistettaessa. Näitä heikkouksiakin osia pystytään onneksi käyttämään mallina valettavalle tai tulostettavalle osalle.

Valumateriaaliksi käy parhaiten pronssi, joka on hyvien valuminaisuuksiensa sekä lujuutensa takia erinomainen



Suutinrunko valmiina, alkuperäiset suuttimet ja tulpat asennettuna.

materiaali. Se on myös viimeisteltävissä valmiiksi pinnaksi niklaukselle, kuparoinnille, kromaukselle tai hopeoinnille.

Valamalla tehtävät osat

Esimerkkeinä valamalla tehtyistä osista on kolme osaa: kaasuttimen suutinrunko, ikkunan avauskampi sekä jäähdyttäjän korkki. Kaikki osat ovat alunperin sinkkipainevalua, suutinrunko on pinnoittamaton, ikkunankampi niklattu ja jäähdyttäjän korkki hopeoitu.

Kaikki alkuperäisosat kelpasivat valumalliksi, mutta suurimmat virheet kannattaa korjata kittaamalla jo valumalliin. Tämä vähentää lopullisen osan viimeistelytyötä huomattavasti. Valettavissa kappaleissa pitää muistaa myös kutistuma, eli valettu osa on hieman pienempi kuin alkuperäinen. On myös huomioitava että valetusta kappaleesta on poistettava valuta ilmanavien ”tapit”. Tämä voi olla varsinkin pienessä kappaleessa melko työläs vaihe.

Kaasuttimen suutinrunko

Niklattu pinta lasikuulapuhalletulle pohjalle jäljittelee sinkkipaineosan alkuperäistä

väritystä. Suutinrunko voitiin tehdä valamalla, sillä reiät, kierteet ja tasopinnat vaativat joka tapauksessa koneistuksen. Osa on valettu silikoonimuottiin, mikä mahdollistaa erittäin tarkan valujäljen, joka toistaa yksityiskohdat tehtaan tunnistenumeroita ja tekstejä myöden. Valu puhdistettiin lasikuulapuhalluksella, minkä jälkeen tehtiin tarvittavat kanavat, suuttimien kierteet ja tasopinnat koneistamalla. Lopuksi pinnoitin osan niklaamalla suoraan lasikuulapuhalletulle pinnalle.

Lopputuloksena muistuttaa riittävän paljon alkuperäistä pintaa, joten kelpaa hyvin tällaiseen hieman piilossa olevaan yksityiskohtaan. Toki pelkkä käsittelemätön pronssipintakin käy, niklaus tehtiin vain ulkonäön takia.

Ovenkahva

Ovenkahva on hyvin tyyppillinen uudelleenvalmistettava osa. Omassa autossani kuudesta kahvasta ehkä yksi olisi ollut pelastettavissa. Mutta tämä paras kahva oli erinomainen valumalli, jossa oli nähtävissä alkuperäinen niklaus sekä maalatut yksityiskohdat. Kahvan kiin-



Viimeistelemättömiä osia valun jäljiltä. Ikkunankampi ja oven avausnuppi.



Niklattu ja maalattu ikkunankampi odottaa vielä nupin asennusta.

nityspinta on hiottu tasaiseksi ja kammen nupille porattu reikä.

Suurin työ oli hiontakiillotus niklausta varten. On muistettava, että lopputuloksen pinnan sileyden on vastattava pinnoitettua osaa. Toisaalta maalattavat osat täytyy karhentaa. Tämän tein lasimurskalla puhaltamalla, kiiltävät pinnat toki vahvalla muoviteipillä maskattuna. Jos valuun on jäänyt mikrohuokosia, se kannattaa ehdottomasti kuparoida ennen lopullista kiiltopintaa. Pitää muistaa, että myös kuparipinta pitää kiillottaa peilikirkkaaksi ennen lopullista pintaa.

Itse selvisin pohjatöistä valutappien poistolla, hionnalla ja huolellisella kiillotuksella. Metallille sopiva kiillotusvaha ja laikka ovat ehdoton edellytys työn onnistumiselle. Itse käytän pikkuosissa pylväsporakoneeseen kiinnitettyä laikkaa, suurempiin penkkikiillotuskonetta. Tämän jälkeen tein elektrolyysillä lopullisen nikkelpinnan ja maalasini maalattavat alueet. Suurimmat valupurseet ja valutappien tyngät poistetaan viilalla, kulmahiomakoneella tai smirkelillä, paikasta riippuen. Hionta aloitetaan karkealla 80 tai 100 hiomapaperilla. Kangaspohjainen hiomanauha on käsinhionnassa erinomainen. Myös nauhahiomakone, sellainen jossa nauhan takana ei ole vastinpintaa, on erinomainen apuväline. Loppuhionta 400 paperilla, jonka jälkeen kiilloitus laikalla ja sopivalla vahalla.

Jäähdyttäjän korkki

Syanidivapaan elektrolyytin löytyminen mahdollisti hoepointin opettelu kotiverstaassa. Jäähdyttäjän korkin valu osoittautui ammattilaisellekin hankalaksi, vaihtelevat valun vahvuudet aiheuttivat ratkeamia kappaleen jäähtyessä. Kolmas kerta toden sanoi, lopputulokseen olen erittäin tyytyväinen. Tämän kokoinen valukappale on ontto, eli vaatii keernan sisäänsä. Valutappien poisto ja kiillotus etenivät samaan tapaan kuin ovenkahvassa, mutta varsinkin viimeksimainittu vaati roppakaupalla aikaa.

Korkin mattapintainen osuus on tehty lasikuulapuhaltamalla pinta matakksi, kierreosa tehtiin



Lukemattomien tuntien jälkeen syylärinkorkki on valmiina hopeointiin.



Hopeointi on tässä mallisarjassa ja vuosimallissa alkuperäinen pinnoitusmenetelmä.



Alkuperäinen osa oli pilalle haurastunut, halkeillut ja poikki. Liimaa ja kittiä käyttäen kelpasi vielä mallinnettavaksi.



Hartsista tulostettu kojelaudan vipu. Uudemmissa autoissa voidaan toki muovista tai hartsista tulostetut osat ottaa viimeistelyn jälkeen sellaisenaan käyttöön.

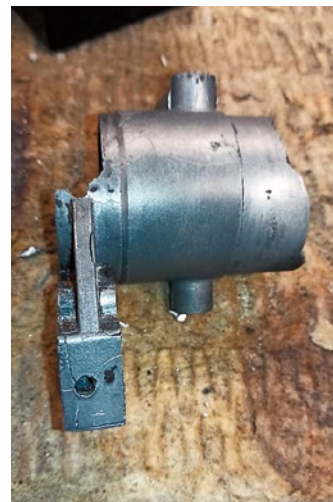
irrallisena kappaleen hankalan muodon takia. Kierre kiinnitettiin teollisuusepoksilla, jossa on riittävä lujuus ja lämmönsieto. Kovajuotos olisi ollut hyvä vaihtoehto, mutta riskiä jäähtyessä syntyville vaurioille ei haluttu ottaa. Hopeointin tein taas suoraan pronssipinnalle.

3D-Tulostus

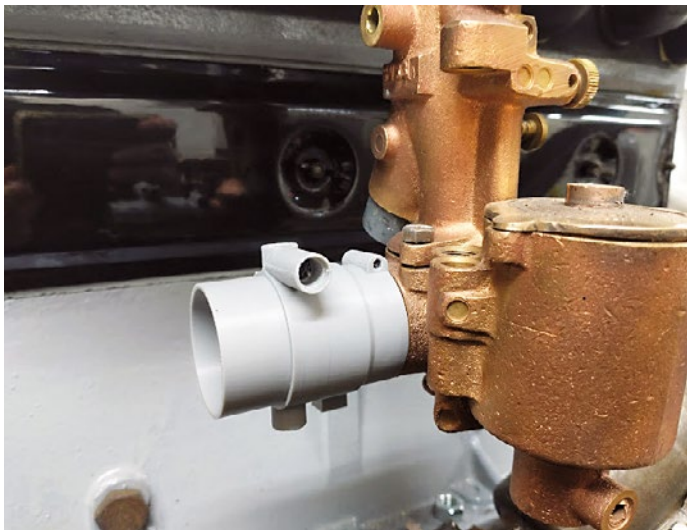
Tämä menetelmä on kehittynyt varteenotettavaksi vaihtoehtodoksi puuttuvien osien tekemiseen. Tulosteet voi tehdä muovista, hartsista tai eri metalleista. Esimerkkinä on kolme osaa, joista yksi hartsista tulostettu valumalli, kaksi alumiinista tulostettavaa osaa, joiden mittatarkkuuden takia valu ei tule kysymykseen. Mallinnukset tekivät alan harrastajat käyttäen lähtökohtana skannattuja alkuperäisosa.

Tässä tapauksessa osaa käytetään pronssivalun valumallina. Kojelaudan vipu oli katkennut ja muutenkin erittäin huonokuntoinen. Tein siitä skannausmallin liimaa ja korikittä hyväksikäyttäen. Osasta tehtiin hartsituloste, jota käytetään lopullisen pronssista valettavan osan valumallina. Tätä ei tehty suoraan tulostamalla nikkeloitävän pinnan takia. Tulostemateriaalina yleisin alumiini on haastava niklatettava eikä Suomesta löydy tällä hetkellä tekijää, joka siihen pystyisi. Mallinnuksessa kappaleen muotovirheet korjattiin ja pinta siloitettiin, joten tuloste kelpaa lähes sellaisenaan valumalliksi.

Kaasuttimen ryyppyläpän



Sinkkipainevalu on antautunut myös kuristinläpän runko-osassa.



Metallitulos on melko hintavaa, joten kannattaa tulostuttaa malliosia sovitusta varten halvasta muovimateriaalista. Kuvassa näkyy myös valamalla tehty kohokammion kansi. Se odottaa vielä reikien porausta ja niklausta



Alkuperäinen osa on taitettu suoraksi mallinnuksen helpottamiseksi. PDF-kuva kelpaa esileikkauksen malliksi.



Valokatkaisijan runko vastaa menetelmiltään täysin kaasuttimen osaa. Useaan osaan hajonnut kappale liimattiin kasaan pikaliimalla skannausta varten.

runko mallinnettiin samalla tavalla kuin edellämainittu vipu. Poikkeuksena puuttuvat osat, joita ei tehty skannausta varten kitillä, vaan ne mallinnettiin tietokoneella suoraan tulostustiedostoon. Mittatarkkuus tulostuksessa on niin hyvä, että osa ei vaadi koneistusta tai muita jälkikäsittelyitä.

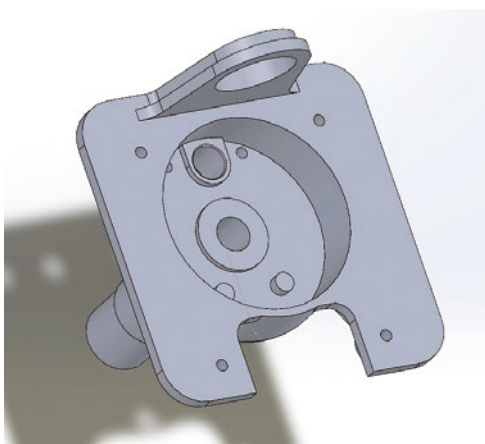
Vesi- tai laserleikkaus

Levystä valmistettavien osien valmistukseen laser- ja vesileikkaukset ovat toimivia menetelmiä. Tokivanha porakone-viila-rälläkkä-lehmänhermot kombinaatiokin tuottaa erinomaisen lopputuloksen, mutta valitettavan usein edellämainitun menetelmän liiallinen käyttö synnyttää automobiilien sijaan valitettavan paljon ikuisuusprojekteja.

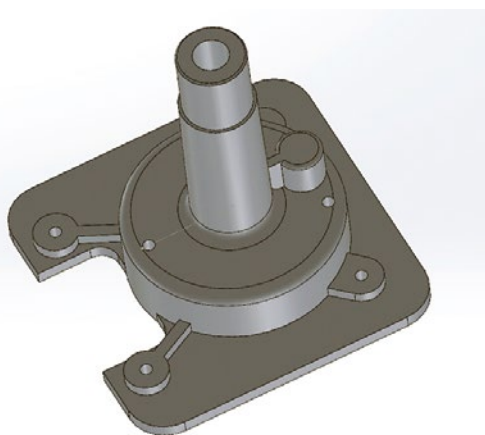
Esimerkkinä on loppuunkulunut takajarrupannan korvake,



Jarrupannan kiinnityskorva paikalleen niitattuna ja maalattuna.



Mallinnettu kappale valmiina tulostettavaksi.



jonka pohjalta tein CAD- ohjelmalla kuvan vesileikkaukseen. Mikä tahansa, vaikka piirretty kuva käy malliksi, kunhan se on PDF- muodossa ja mukaan annetaan jokin mitta referenssimitaksi. Osassa oli 90 asteen taitos, joka on oikaistu mallin tekemisen helpottamiseksi. Valmis vesileikattu osa särmättiin oikeaan muotoonsa ja niitattiin alkuperäiselle paikalleen.



Näin kirjoitat Hyrys-sy-lehteen

Jäsenlehtemme syntyy jäsenten kirjoittamista jutuista. Siksi toivomme kaikenlaisia juttuja, jotka liittyvät Tampereen Seudun liikenteen historiaan, "tallijuttuja" ajoneuvojen rakentelusta, yhdistyksen toiminnasta tai yhdistyksen jäsenten "seikkailuista"

Vinkki:

Keksi joku repäisevä otsikko, kirjoita juttu ja ota useampia kuvia.

Mainitse oma nimesi kirjoittajana.

Kuvissa pitää olla kuvaajan nimi.

Jos kuva ei ole omasi, sen käyttämiseen pitää olla lupa.

Lähetä aineisto: martti.piltz@gmail.com

Kuvat muotoa .jpg tai tif, koko mahdollisimman suuri, ei omia rajauksia, rajausohjeet tarvittaessa mukaan. Kuvien päälle ei tekstiä tai kuvioita.

Kuvien määrä sopusoinnussa jutun pituuden kanssa, esim. 2-sivun juttu 3-4 kuvaa, 4-sivun juttu 5-7 kuvaa.

Jutun pääkuva merkitään mielellään jutun kirjoittajan toimesta.

HYRYSYSY - MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

2025

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry

Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen

Lehden osoite: martti.piltz@mobilia.fi

Ulkoasu:

Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com

Hyrys-sy on Tampereen Seudun Mobilistit ry:n jäsenjulkaisu, jonka tarkoituksena on painotuotteen muodossa tallentaa ajoneuvojen historiaa sekä kerhon toimintaa. Julkaisu toteuttaa seuran ulkoista viestintää kotisivujen ja facebookin ohella ja on yksi kerhon sisäisen tiedottamisen kanavista. Julkaisu postitetaan seuran henkilö- ja kannatusjäsenille sekä yhteistyökumppaneille.

Vuoden 2026 HYRYSYSY:t ilmestyvät:

1/2026	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2026
2/2026	juhannukseksi	aineistopäivä 24.05.2026
3/2026	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2026
4/2026	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2026

ARTIKKELIT

Lehden toimituksellista sisältöä tuotetaan talkoohengessä. Toimituskunta ottaa mielellään vastaan teksti- ja kuva-aineistoa julkaistavaksi sekä vinkkejä sisällön kehittämiseksi.

Painos: 750 kpl

Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere

ISSN 0789-094X (painettu)

ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)

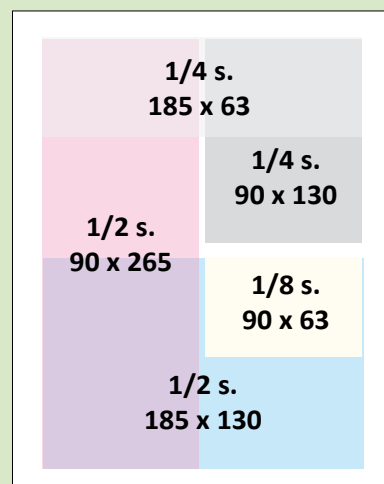
ILMOITUKSET:

Osto- ja myyntipalstalla julkaistaan vain harrasteajoneuvoihin ja niiden tallentamiseen liittyviä ilmoituksia. Jäsenten ilmoitukset julkaistaan veloituksetta, muiden ilmoitukset hinnaston mukaan.

ILMOITUSKOOT:

1/1-sivu	210 x 265 takasivu	+ leikkuuvara 3mm	500€
1/1-sivu	210 x 297	+ leikkuuvara 3mm	400€
1/1 -sivu	185 x 265		400€
1/2 -sivu	vaaka 185 x 130	• pysty 90 x 265	250€
1/4 -sivu	vaaka 185 x 63	• pysty 90 x 130	150€
1/8-sivu	90 x 63		80€

Julkaisija on yleishyödyllinen yhdistys, hintoihin ei lisätä arvonlisäveroa.



Museoviraston avustukset

Vuoden 2025 avustukset

Museoviraston avustuksilla tuetaan arvokkaiksi luokiteltujen liikenteen kulttuuriperintökohteiden sosiaalisesti, kulttuurisesti, ekologisesti ja taloudellisesti kestävää käyttöä ja hoitoa. Tänä vuonna avustuksia jaettiin 28 hankkeelle yhteensä 321 000 euroa. Huhtikuussa 2025 päättyneeseen hakuun saapui 49 hakemusta, joissa haettu kokonaissumma oli noin 783 000 euroa.

Suomi lienee Euroopan ainoa maa, jossa jaetaan avustuksia maantieliikenteen historiallisten kulkuvälineiden kunnossapittämiseen. Ne pääsivät avustusten piiriin vuonna 2018, kun laivat olivat päässeet jo vuonna 1994. Aikaero johtuu lähinnä harrastekentän järjestäytymisen ja kommunikointikyvyn tasosta eikä esimerkiksi viranomais-ten jäykkyydestä tai liikenteen kulttuuriarvojen ymmärtämätömyydestä.

Onko 321 000 euroa paljon vai vähän? Se on suunnilleen sama kuin vuonna 2024, jolloin päätyi jakosumman jatkuva vuosittainen pieni kasvu. Museoviraston avustuksista (noin 7,8 miljoonaa euroa) se ei ole keskeisimpiä kohteita, muttei mitätönkään. Jos vertaa liikenteen avustuksia Museoviraston avustusten kokonaisuuteen, niin liikenteen hakemuksista suhteellisesti huomattavasti useampi sai avustuksen sekä myös suuremman osan hakemusten kokonaissummasta kuin hakemukset keskimäärin. Tänä vuonna tähän vaikutti pienempi liikenteen hakemusten määrä.

Valtion avustuksia jaetaan monesta tuutista ja avusten määrä on miljardeja. Noin 70 valtionapuviranomaista myöntää avustuksia vuosittain yhteensä noin 3–4 miljardia euroa. Museovirastonkin sivulla on 11 avustuksen hakunimikettä.

Jatkuvasti heikkenevässä valtiontaloudessa tietysti on pakko ryhtyä toimenpiteisiin. Vuonna 2025 avustuksia haettiin ensimmäistä kertaa uudessa haavustuksia.fi-palvelussa, joka kokoa



Tuukan Stubakerin ensimmäinen vaihe oli toteutettu hienosti. Kuva Tuukka Perkola

kaikki edellä mainitut valtionapuviranomaisten avustushaut yhteen. Hakujärjestelmä pyrkii tekemään avustushakemukset vertailukelpoisiksi keskenään. Ainakin nyt tiedetään, kuka avustusrahoja jakaa ja mihin ne menivät. Samalla niiden käytön valvonta paranee ja koko järjestelmä muuttuu läpinäkyväksi sekä viranomaisille että kansalaisille. (Valtionavustukset – Tutkiavustuksia.fi.)

Hakujärjestelmän tekniikka oli myöhässä, jolloin hakuaikaa piti siirtää myöhäisemmäksi ja avustuspäätökset siirtyivät kesän 2025 yli. Myönnetty avustukset jakautuivat liikennemuodoittain: maantieliikenne 19, ilma-alukset 4, raideliikenne 7, vesiliikenne 14 sekä tutkimus-, infra-, inventointi- ja julkaisuhankkeet 5 hakemusta. Näistä jälkimmäisten hankkeiden joukossa oli Vehoniemen Automuseoseuran kokoelman inventointi ja luettelo. Esimerkiksi samankaltainen hanke muutama vuosi sitten oli Mister Fiat Finland Rane Mäkipään autokokoelman digitallentaminen, jonka yhteydessä tehty

lyhytelokuva sai ensi-iltansa 22.11.2025.

”Tuukan Stude”

Kerhomme hallituksen jäsen Tuukka Perkola rakentaa ja kirjoittaa juttuja Hyrysyyyn Studebaker vm. 1927-autostaan ja sen kunnostuksesta. (kts. 4/2020, 1/2025, 2/2025 ja 3/2025, helpoimmin www.tammob.com/hyrysyy) Hän on hakenut ja saanut kerran Museoviraston avustuksen. Kunnostushanke on edistynyt hyvin suunnitelman mukaisesti. Tänä vuonna oli uuden hakemuksen ja avustuksen vuoro. Arviointilautakunta arvostaa sitä, että hankkeet osataan jakaa pieniin ja selkeisiin osakokonaisuuksiin, jotka voidaan budjetoida ja toteutus suunnitella uskottavasti. Kun Tuukan ensimmäinen vaihe oli mennyt ihan nappiin, niin arviointilautakunta melkein hurrasi toiselle hakemukselle ja arvioi sen yhdeksi parhaimmista.

Tuukka haki avustusta auton sisustuksen kunnostamiseen. Hän kyseli neuvoa sekä

arvointilautakunnan jäseniltä ja Museoviraston vastuhenkilöiltä. Eli hän selvitti etukäteen, että joku asia tai jotkut asiat ymmärretään samalla tavalla ja sitten toimi sen mukaan. Hän vastasi asianmukaisesti kaikkiin hakulomakkeen kysymyksiin ja pystyi esittämään järkevän budjetin hankkeelle sekä kertomaan kuinka auton sisustushanke toteutetaan. Mikään asia näistä ei ole rakettitiedettä, mutta aika suuri osa hakemuksista kompuroi siihen, että hakemus on tehty sihtilöiden.

Tuukka oli esimerkiksi eritellyt ja valokuvannut selkeästi auton sisustuksesta ne osat, jotka voitiin käyttää, ne jotka voitiin korjata ja ne jotka on pakko hankkia uustuotantona tai soveltaa jostain aihioista tai teettää. Taustalla Tuukan Studebakerin hakemuksessa on, että hän on koonnut auton perusteellisen käyttöhistorian alkaen hankinnasta siihen hetkeen, kun hän kävi hakemassa auton sen ensimmäisen omistajan autotallista Kangasalle. Autolla on monia kulttuurisidoksia kotipaikkansa Hangon,

autokaupan, taksiliikenteen ja salakuljetuksen historiaan.

Jättiläiskaivinkone

Toinen esimerkki avustuksen saajista oli Ruston Bucyrus 54-laahakauhakone ja sen omistaja Heikki Haapakoski. Bucyrus on maailman ensimmäisiä, jos ei ensimmäinen, kaivinkone-merkki. Ruston on englantilainen kaivinkone, jonka pohjalta Ruotsiin syntyi legendaarinen Åkerman-kaivinkone, sittemmin Volvo. Ruston valmisti Bycurykset Eurooppaan.

Toisen maailmansodan jälkeen Suomen valtio tai valtion omistamat suuryritykset hankkivat Lapin jokien voimalarakentamiseen, vesistöjen perkaamiseen ja kanavien kaivamiseen suuria laahakauhakoneita. Näistä tämä Ruston Bycyrus 54 on ainut jäljellä oleva ja käyttökuntoinen suuri laahakauhakone. Sen on Suomeen tilannut maa- ja metsätalousministeriö vuonna 1956. Se on ollut käytössä vuoteen 2021. Koneen moottorikoppi ja ohjaamo on keskimääräisen kesämökin kokoinen, yli 20 neliötä. Laite painaa 80 tonnia ja siinä on viisisylinterinen 40 litran iskutilavuuksinen Ruston Hornsby-moottori.

Tämän kohteen avustamisessa oli selkeä vaikeus siinä, että sitä ei kokonsa takia saa suojaan, mikä on tietysti vastoin avustuksen tavoitteita. Puomi on noin 28 metriä pitkä ja sen irrottaminen ja paikalleen kokoaminen vaatii raskaita nostolaitteita ja paljon työtä. Toisaalta kone on ollut koko ikänsä (69 vuotta) ulkona ja ruostevaurioita ei juurikaan ole. Paksu pelti, koneen jatkuva öljyjyriske ja jatkuva maalauksen korjaaminen ovat säilyttäneet sen. Sitä voi verrata säilymisen kannalta vaikka teräsristikko-siltaan. Avustus myönnettiin maalipinnan korjaamiseen.

Liikenteen kulttuuriperintöavustukset 2026

Avustuksen tavoitteet ovat säilyneet: Liikenteen kulttuuriperintöavustusten päämäärä on tukea arvokkaiksi luokiteltujen liikenteen kulttuuriperintökohteiden sosiaalisesti,

kulttuurisesti, ekologisesti sekä taloudellisesti kestävää käyttöä ja hoitoa osana kansallista kulttuuriperintöä. Hakua on taas hieman kehitetty eteenpäin kokemusten myötä.

Museovirasto julistaa haettavaksi vuoden 2026 liikenteen kulttuuriperintöavustukset kahdessa erässä: 1. Avustukset liikenteen kulttuuriperintöyhteisöjen hankkeisiin ja 2. Avustukset kulkuvälineiden restaurointiin. Nämä molemmat ovat olleet mahdollisia haku-kohteita alusta alkaen, mutta nyt ne on erotettu kahdeksi eri hauksi. Käytettävissä on sama rahamäärä kuin tänä vuonna.

1. Avustukset liikenteen kulttuuriperintöyhteisöjen hankkeisiin alkaa perjantaina 2.1.2026 kello 9.00 ja päättyy perjantaina 6.2.2026 kello 16.00. Lue tarkemmat tiedot avustuksesta, sen ehdoista, myöntöperusteista ja hakemusten arviointiperusteista hakuilmoituksesta. Linkki hakuilmoitukseen avautuu 15.12.2025. Esimerkiksi Tampereen Seudun Mobilistit ry voi olla liikenteen kulttuuriperintöyhteisönä avustuksen hakijana.

2. Avustukset kulkuvälineiden restaurointiin alkaa maanantaina 9.2.2026 kello 09.00 ja päättyy maanantaina 16.3.2026 kello 16.00. Tarkemmat tiedot avustuksesta, sen ehdoista, myöntöperusteista ja hakemusten arviointiperusteista hakuilmoituksesta. Linkki hakuilmoitukseen avautuu 15.12.2025. Tässä hakija voi olla sekä yksityinen henkilö tai yhteisö, vaikkapa tässä jutussa esitellyt henkilöt.

Hakeminen

Avustusta haetaan valtionhallinnon yhteisessä Haeavustuksia.fi-palvelussa. Hakuilmoitus sekä hakuohjeet ja -ehdot julkaistaan palvelussa ennen haun avautumista. Palveluun kirjaututaan Digi- ja väestötietoviraston Suomi.fi-tunnistuksen kautta. Hakemusten jättäminen hakuajan ulkopuolella ei ole mahdollista. Jos et voi hakea avustusta sähköisesti, ota yhteyttä heti haun avauduttua yhteyshenkilöihin: Lisätietoja avustuksista sähköpostilla osoitteesta lvavustus@museovirasto.fi Erityiskysymyksissä



Laahakauhakone seisoo kylätien varren tunnuksena. Joulukuksi sen ikkunoihin laitetaan (sähkö)kynttilät ja tarvittaessa kone käynnistetään ja konetta liikutellaan. Kuva mpz



Paksussa kopin metallikuoreessa näkyy valumaruostetta, muttei vaurioita. Myös selvästi erottuu, kuinka maali on sään kuluttamaa ja paikoitellen paikattua.

yhteydenotot keskiviikkoisin klo 9–12 ja perjantaisin klo 12–15 puhelinnumerosta 0295 336326.

Mobilian avustustyöpaja

Perinteellisesti on järjestetty työpaja tai työpajoja avustuksen hakemisen helpottamiseksi Mobiliassa. Kokemuseräisesti se on edistänyt huomattavasti hakemusten laatua ja sen vuoksi

johtanut usein myös avustuksen myöntämiseen. Vuoden 2026 avusten hakuyöpaja järjestetään torstaina 15. tammikuuta klo 16–18.

Koska Leila Suutarinen ja Martti Piltz ovat avustuksen asiantuntijalautakunnan jäseniä ja heillä on oikeus ja velvollisuus keskustella ja antaa neuvoja avustusten hakemisesta, niin ota yhteyttä.

HALLITUKSEN JÄSENET

Petri Kata (s. 1965) on juuri valittu uudelleen Tampereen Seudun Mobilistien hallituksen puheenjohtajaksi, joten on aika esitellä hänet. Sarjassa ”Hallituksen jäsenet” on aikaisemmin esitelty Kalevi Nokkonen (Hyrysysy 3/2024), Ari-Pekka Lällä (Hyrysysy 4/2024), Pyry Raunio (Hyrysysy 1/2025) ja Tuukka Perkola (3/2025). He kaikki jatkavat hallituksessa.

Kata on aika erikoinen nimi?

Isäni suku on kotoisin Kalanista. Kalanti on nykyisin osa Uusikaupunkia, siis länsi-Suomessa Turun suunnassa. Siellä on vieläkin Katan talo ja Kantantie, mutta meillä ei enää ole siihen taloon ja sukumme haaraan kiinteää yhteyttä. Kyllä me tamperelaisia ollaan, pikemmin sitten karjalaisia evakkoisoäitini mukaan tai pohjalaisia äidin suvun puolelta.

Huhujen mukaan isoisäsi oli kuorma-autoilija?

Kyllä näin on. Se oikeastaan



Pete ja 144 Vaasan ajoissa tyylikkäässä ajoneuvo asu-lookissa



Asuttiin isovanhempien kanssa samassa taloudessa. Pappa oli kuorma-autoilija ja vaikuttanut moneen. Autoa korjailtiin ja puhdistettiin kotipihalla, joten oli luonnollista, että muitakin autoja ja mopoja rassattiin pihalla.



Pappa lahjoitti Kuplan Petrille palkkiona kuorma-auton hoidosta ja osti tilalle Fiat 128 Z:n eli Jugoslaviassa tehdyn Fiatin. Silläkin Pete kuskasi isovanhempiaan asioille.



Kotiperheen kanssa harrastettiin camping-matkailua, mutta useimmin ajettiin kesämökille Kuorevedelle.

johti autoalalle, koska asuimme samassa talossa pappan kanssa, niin oli ihan luonnollista ja pakon sanelemaa, että autoja kunnostettiin kotipihassa. Kun tuli aika tehdä ”kesäduuneja”, olin luonnollisesti korjaamassa tai pesemässä pappan kuorma-autoa. Jonain vuonna maalasin auton puulavan. Palkkioksi sain pappan Kupla-Volkkarin jo ennen kuin sain ajokortin. Pappa oli mukava ja avulias mies. Hän varmaan teki toisen työpäivän tunnit auttaessaan tuttujaan tai niitä, jotka älyisivät kysyä apua.

Ajelin Volkkarilla kuusi vuotta. Kuskasin paljon isovanhempiani ostoksille, lääkäriin, apteekkiin ja mihin he nyt ha-

lusivat mennä. Pappa hankki Zastava 128:n eli Fiat 128 Z:n Volkkarin jälkeen. Rane kertoo myyjän näkökulmasta omassa tarinassaan Zastavan laadusta, mutta se oli hyvä ajettava. Se oli pitkään liikenteessä. Oli siinä aina jotain pientä. Lopulta kone leikkasi kiinni.

Nuorena tietysti räpläsin mopani. Kerran jäi mieleen, kun se ei meinannut käydä kunnolla. Koska tankissa oli bensaa, päätelin tietysti, että kaasutin on tukossa. Purin koko kaasarin ja sitten katsoin bensahanaa ja kas, siinä olikin ”Varatankki” asento. Tuli tehtyä vähän turhaa. Kasasin kaasuttimen ja mopo alkoi laulaa. Tulihan



Pete harrasti valokuvaamista ja kyllä noita mallejakin tuli kasattua. Hieno asetelma.



Armeijan Ilmavoimissa apumekaanikkona. Sitä ennen koulutus yo- automatiikka-asentajaksi

siinä opittua, mitä kaasutin on syönyt.

Entäs varusmiespalvelu?

No, se oli mukavaa aikaa. En mennyt suoraan koulusta varusmiespalveluun, vaan ylioppilastutkinnon jälkeen opiskelin automaatioasentajaksi. Sitten pääsin Halliin Ilmavoimien tekniseen koululuun. Se oli ihan koulumaista opiskelua. Jäi kokematta tavallinen inttiaika. Mutta sain siis apumekaanikon paperit. Onnekseni isovanhemmat olivat muuttaneet Tampereelta siihen lähelle, sain syödä mummon hyviä ruokia. Meidän kesämökkikin on siinä lähellä Kuorevedellä. Varusmiespalvelun jälkeen menin Tekuun ja sain sieltä koneautomaatio insin paperit.



Peten museoautoilijan ura alkoi sukulaismiehen 144:sta, jonka hän oli omistanut 40 vuotta.

Tuli mieleen, että lukio-vuosina meillä oli koulussa kamerakerho. Osallistuin sen toimintaan ja kotitalomme kellariin viritettiin kuvalabra. Aika paljon tuli kuvattua ja itse kehitettyjä otoksia. Lisäksi rakentelin pienoismalleja. Nämä, mallarin puuha ja kuvaaminen, yhdistyivät siten, että rakentelimme pienoismalleille taustoja ja kuvasimme niitä. Siinä kehittyi visuaalinen silmä.

Kiire vuodet

Sitten tulivat normaalit perheasiat, työt ja liisariautot. Kuskattiin lapsia harrastuksiin, jääkiekkoon ja semmoisiin. Ei oikein ollut aikaan mihinkään muuhun. Liisariautotkin olivat enemmän tai vähemmän tylsiä tavallisia autoja. Työtkin alkoivat vaatia aikaa paljon, kun jouduin ajelemaan pitkin Suomea. Sitten, eräänä päivänä, lapset olivat kasvaneet suuriksi ja lähtivät kodista. Niin tein minäkin ja vaihdoin töitäkin.





Mini tuli tasapainottamaan isoa Mersua.



Ford Orion on hieno ajoauto, joka oli kunnossa jo ostettaessa. Se on nähty Mustassalahdessa ja Lahden Classicissa sekä Vaasan Retkeilyajossa.

Takaisin autoharrastukseen

Kun poikani Olli täytti 18 vuotta, aloin etsiä hänelle kesäautoa. Oli joku sukujuhla ja samassa pöydässä istui 90-vuotias herrasmies. Hänellä oli Volvo 144, jonka hän omistanut 40 vuotta uudesta alkaen. Hänen ongelmansa oli päästä eroon autosta. Varaosan kyselijöitä oli kuulemma käynyt, mutta hän halusi myydä auton kokonaisena. Lähdimme Vaasaan katsomaan autoa ja ostettiin se. Aoto siirtyi minulle heinäkuussa 2009. Sitten tapasin Heinon Reskan Mustassalahdessa. Hän sanoi, että tuohan saadaan museoautoksi heittämillä. Näin kävi ja Olli jäi ilman kesäautoa, mutta minä sain harrasteauton. Niin ja sen voin todeta, että Mustassalahdessa minut otettiin heti ystävällisesti vastaan. Ehkä se johtuu siitä, että minussa on evakkokarjalaista verta ja vaarini oli ilman karjalaisuuttakin ystävällinen ja avulias.

Liityin Tampereen mobilisteihin

Näihin aikoihin Mustassalahdessa muistaakseni Prusin Arja sai minut lähtemään Restauration puuhamiehiksi. Se oli vuosi 2009. Elokuussa 2010 Volvo katsastettiin museoautoksi ja osallistuin Tampereen Retkeilyajoon. Se oli Tuukan hallituskauden loppu. Vuonna 2011 tulini valituksi kerhon hallitukseen Prusin Antin kaudella. Olin rahastonhoitajana ja sihteerinä. Töitteni takia olin paljon keikoilla ulkomaillakin. Kädet olivat täynnä työtä. Sitten tulivat koronavuodet ja siirryin vähän lepovuoroon.

Autokantaani uudistin ostamalla Aaa-Pee Lällältä ison Mersun. Sitä vähän siivosin ja laittelin. Oma terveyteni rajoitti autojen kanssa puuhailua, kun kädet eivät oikein taivu niihin hommiin. Ja ehkä nyt en olekaan semmoinen ”bensalenkari” kuin vaikkapa muutamat muut hallituksen jäsenet, jotka

on tässäkin Hyrsyn sarjassa esitelty. Ison Mersun vastapainoksi ostin Minin.

Ostin sitten ihan valmiin museoauton, Ford Orionin. Tässä lehdessä on toinen tarina siitä, kun urheilullisempi avoauto alkoi kiehtoa mieltä. Autoni ovat yleensä olleet kerhon näyttelyosastoilla Lahdessa ja Pirkkahallissa. Jonkun verran olen käynyt Retkeilyajoissa, Näsijärvi-ajoissa ja muissakin tapahtumissa autoillani. Tapauksissa olen yrittänyt olla aina järjestelytehtävissä, kun mitenkään on ollut järjestettävissä.

Uudelleen remmiin

Kolme vuotta sitten palasin hallitukseen, ensin vuodeksi sihteeriksi ja nyt sitten alkaa kolmas vuosi puheenjohtajana. Kerhosta voi sanoa, että se voi hyvin. Se täytti viime vuonna 60 vuotta ja jäsenkunnassa on paljon jo silloin täysi-ikäisinä liittyneitä. He ovat nyt poistumassa rivistä, mutta jäsenmäärä hitaasti,

mutta varmasti lisääntyy ja sitä kautta nuortuu. Menestys perustuu jatkuvuuteen. Itse olen ”Young Timer”-mobilisti eli siis ajan noin 20 vuotiasta harrasteautoa. Se pääsi tämän Hyrsynkin kanteen. Siinä epäilemättä on tulevaisuuden mahdollisuus. Rummutan voimakkaasti sen puolesta. Kymmenen vuoden kuluttua se on nykyisen lain-säädännön mukaan museoauto. Näinhän varhaismobilistitkin aloittivat noin 20-30 vuotta itseään nuoremmilla ajoneuvoilla.

Puheenjohtajana ei pitäisi olla kovin monta vuotta. Puheenjohtajaksi ei tosin tunnu olevan tungosta. En ole mihinkään tässä liikenemäsa, mutta nyt ensimmäistä kertaa uusien sääntöjen mukaisessa hallituksessa on enemmän jäseniä kuin ennen. Se tarjoaa kasvun paikkoja tuleville puheenjohtajille.

Kuvat Petrin kotiarkistosta

TAMMOBIN TAPAHTUMAT 2026

TAMMIKUU

Ke 7.1. Tampereen Seudun Mobilistit ry luentosarjan päätösluento – Autoilun alkuaika 1800-luvulta 1920-luvulle. Mikko Pentti. Auton ja tien museo Mobilia, Talonpojan sali, klo 17:00-18:00

To 15.1. Museoviraston avustustyöpaja, Mobilia klo 16 – 18. Käydään läpi avustuksen hakeminen ja myöntöperusteet. Ilmoittaudu: viimeistään maanantaina 12.1.2026, anni.antila@mobilia.fi. Museo sulkeutuu klo 16, osallistujien toivotaan saapuvan ajoissa. Kahvi ja pulla tarjotaan ilmoittautuneille.

HELMIKUU

La 21.02. Pienoismallipäivä FHRA, Tampereen Kauppaoppilaitos

MAALISKUU

28.03.2026 Winter Swap Meet, FHRA Teivo

HUHTIKUU

Kevätkokous

La-su 11.-12.04.2026 Hot Rod & Rock Show

TOUKOKUU

Pe 1.5. Vappuajo

La-Su 2.-3.5. Lahden Classic Motor Show

Ke 6.5. Olavi Sallinen-palkinnon jako Vehoniemi

Su 17.5. Restaurantapäivä Mobiliassa

KESÄKUU

La 13.6. Kurvaa Kangasalle

Pe-su 7.-9.6 SAHK:n 66. Retkeilyajo Naantalissa

HEINÄKUU

X.7. Hämeenkyrön retki, Rane ja Kukkukahvila.

Lähtö klo 16.30 Kolmikulman ABC

Ma-to 27.-30.7. FIVA Two Lakes Rally

**MUUTOKSET MAHDOLLISIA! SEURAA NETTISIVUJA,
SIELLÄ ON AINA AJANKOHTAISIN TIETO!**

ELOKUU

La-su 8.-9.8. Kanttikruising. Kokoontuminen ja näyttely Mobiliassa klo 10, lähtö klo 12. Orivesi. Näyttely ja Iltajuhla Orivedellä. Sunnuntaina paluu, näyttely ja päättäjäiset Mobiliassa ja Vehonimellä sunnuntaina

La 22.8. Restaurantapäivä Mobiliassa

SYYSKUU

Pe-la 4.-5. DAK Marknaden Falun (lähtö torstaina 3.9. Kangasalta, paluu sunnuntai 6.9.)

La 19.9. Näsijärviajo

LOKAKUU

MARRASKUU

Syyskokous

JOULUKUU

Puurojuhla



Hyrysyn kauppapaikka



**Myy tai osta.
Ilmoita Hyrysyn
kauppapaikassa!**

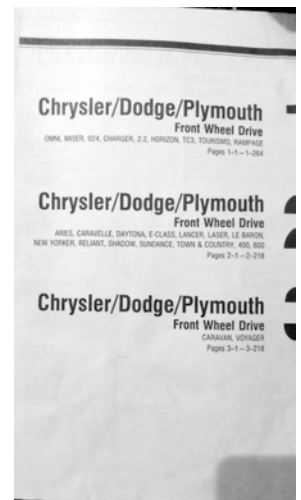
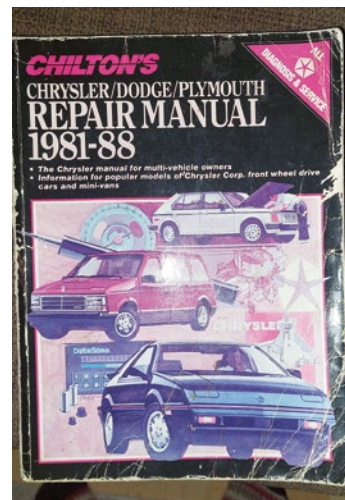
Myydään

**Moskowits-
rompetta**, olisiko
407 Skandinaviaan?
Hinnat alkaen 2€.
Puh 040 5212 335



Chiltons korjausopas etuvetoisiin 81-88 Dodge/Chrysler/
Plymouth-malleihin. Englanninkielinen. Hp. 20e.

Pyy R. P. 045 113 1430



TAMPEREEN SEUDUN MOBILISTIT RY MUUTOSILMOITUS JÄSENTIETOIHISI (Voit myös ilmoittautua uudeksi jäseneksi)

Etu- ja sukunimi	
Lähiosoite	
Postinumero- ja toimipaikka	
Sähköpostiosoite	
Puhelin	

Paikka ja aika	
Allekirjoitus	

- ☐ Tietoni saa julkaista Tammobin jäsenluettelossa.
(Vain yhdistyksen sisäisessä jakelussa)
- ☐ Tietojani ei saa julkaista Tammobin jäsenluettelossa

Lähetä: Tampereen seudun mobilistit, Kylä-Aakkulantie 90, 36200 Kangasala
Voit hoitaa ositeenmuutoksen tai liittymisesi myös www.tammob.com/liittymiset





Onko sähköpostiosoitteesi tiedossamme?

Mihin me tarvitsemme sähköpostiasi?

Ensisijaisesti me tarvitsemme sitä parempaan viestintään ja tiedotukseen lehtien rinnalla.

- Sähköpostilla pystymme viestimään nopeasti ja infoamaan kiinnostavista tapahtumista, jotka aktivoituvat lehtien ilmestymisen välissä
- Sähköpostilla pystymme ilmoittamaan tai muistuttamaan, jos jokin tapahtuma-aikataulu muuttuu tai tapahtuma peruuntuu
- Sähköpostilla pystymme jakamaan SAHK:n tiedotteita
- Sähköpostilla voimme jakaa sinulle sähköisen jäsenlehtemme

Mihin sinä tarvitset sähköpostia kanssamme?

- Sähköpostisi toimii pääsyavaimena yhdistyksen nettisivujen Jäsensivuille, joka on suljettu muilta kuin jäseniltä
- Jäsensivuilla julkaistaan viralliset kokouskutsut
- Jäsensivuilla on nähtävissä kevät- ja syyskokousten pöytäkirjat, toimintakertomuksia ja historiatietoa
- Jäsensivuilla on kerrottu jäseneduista

Kun olet ilmoittanut meille sähköpostisi, voit luoda itsellesi salasanan

<https://www.tammob.com/jasensivut/> -sivustolla

Ohjeet tammob-sivujen avaamisesta ovat Hyrysitys 2/2025 sivulla 38

